

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

LEONARDO MARTINS PEROZINI

**A INSERÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANCHIETA NA
EXPANSÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE
VITÓRIA**

**Vitória
2017**

LEONARDO MARTINS PEROZINI

**A INSERÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANCHIETA NA
EXPANSÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE
VITÓRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo
para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Cláudio Luiz Zanotelli

Área de Concentração: Estudos Urbanos e Regionais.

**Vitória
2017**

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

Perezini, Leonardo Martins, 1982-
P453i A inserção do município de Anchieta na expansão da Região
Metropolitana da Grande Vitória / Leonardo Martins Perezini. –
2017.
201 f. : il.

Orientador: Cláudio Luiz Zanotelli.
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal
do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. SAMARCO Mineração, S.A. 2. Mobilidade de mão de obra.
3. Anchieta (ES) - Indústrias. 4. Vitória, Região Metropolitana de
(ES). I. Zanotelli, Cláudio Luiz, 1959-. II. Universidade Federal do
Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III.
Título.

CDU: 91

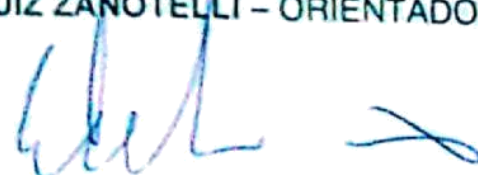
“A INSERÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANCHIETA NA EXPANSÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA .”

LEONARDO MARTINS PEROZINI

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em 24 de Agosto de 2017.


PROF. DR. CLÁUDIO LUIZ ZANOTELLI – ORIENTADOR - UFES


PROF. DR. EDNELSON MARIANO DOTA – UFES


PROF^a. DR^a. AURÉLIA HERMÍNIA CASTIGLIONI – UFES


PROF. DR. EDUARDO RODRIGUES GOMES – IFES/PIUMA

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Prof. Dr Cláudio Luiz Zanotelli pela dedicação e competência no período de orientação da minha dissertação.

As dedicadas secretárias administrativas Izadora Ramos de Oliveira e Luciana da Cruz.

Aos professores Luiz Carlos Tosta dos Reis, Paulo César Scarim, Antonio Carlos Queiroz Ó Filho, Cláudia Câmara do Vale e Aurélia Hermínia Castiglioni pelos quais pude adquirir e compartilhar conhecimentos durante a minha caminhada como estudante do programa de Pós-Graduação em Geografia.

Aos professores Ednelson Mariano Dota e Maria Inês Faé por reservarem um tempo em me atender durante meus questionamentos.

Ao doutorando Francismar Cunha Ferreira pela atenção e elaboração de excelentes mapas.

A Aequus Consultoria, ao DER-ES, ao Instituto Jones dos Santos Neves, a Prefeitura Municipal de Anchieta, a Rodosol, e a todos aqueles que colaboraram para o fornecimento de informações para o desenvolvimento da dissertação.

A minha amiga Dandara Alves Luz pelos constantes diálogos a respeito da “vida de mestrando” e de sua atenção nos meus momentos de dificuldades.

Ao meu grande amigo de longa data Wertz Lyrio por me acompanhar no trabalho de campo e apoio.

A minha turma de mestrado de 2015 que durante as disciplinas e os momentos de lazer me propiciou aprendizados e alegrias. E a todos aqueles que me apoiaram durante essa magnífica jornada pelo conhecimento.

Dedico a minha mãe Penha, ao meu pai Gilson, meu avô Sebatião (In memoriam) e familiares pela compreensão e apoio incondicional.

“A geografia tem suas raízes na busca e no entendimento da diferenciação de lugares, regiões, países e continentes, resultante das relações entre os homens e entre estes e a natureza”.
Roberto Lobato Corrêa.

RESUMO

A pesquisa aborda a possibilidade de inserção do município de Anchieta na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), a partir de fluxos de capital, pessoas e mercadorias gerados através da presença de um importante enclave industrial presente em seu território, a Samarco Mineradora. Por meio de uma discussão sobre os processos de metropolização, de construção e evolução da RMGV, dos estudos relacionados ao conceito de “Polo Industrial”, do levantamento de informações a respeito das finanças de Anchieta diante da paralisação da empresa devido ao crime ambiental iniciado em Mariana, do deslocamento de veículos e de mobilidade pendular habitat-trabalho entre Anchieta e a RMGV, conclui-se que há uma forte dependência econômica do município em relação à Samarco, a qual por outro lado, através da produção de fluxos econômicos, de veículos e de deslocamentos de indivíduos pode inserir Anchieta na Região Metropolitana da Grande Vitória.

Palavras-chave: Metropolização. Região Metropolitana. Polo Industrial de Anchieta. Samarco. Finança Municipal. Fluxo de Veículos. Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho.

ABSTRACT

The research addresses the possibility of insertion of the municipality of Anchieta in the Metropolitan Region of Greater Vitória (RMGV), from capital flows, people and goods generated through the presence of an important industrial enclave present in its territory, Samarco Mineradora. Through a discussion of the processes of metropolization, construction and evolution of the RMGV, studies related to the concept of "Industrial Pole", the collection of information about Anchieta's finances in the face of the company's shutdown due to the environmental crime started in Mariana, of the displacement of vehicles and commuting habitat mobility between Anchieta and RMGV, it is concluded that there is a strong economic dependence of the municipality in relation to Samarco, which on the other hand, through the production of economic flows, vehicles And displacement of individuals you can insert Anchieta in the Metropolitan Region of Greater Vitória.

Keywords: Metropolization. Metropolitan region. Industrial pole of Anchieta. Samarco. Municipal Finance. Flow of Vehicles. Mobility Pendular Habitat-Work.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida -----	03
Figura 02 - Distritos e Áreas Urbanas de Anchieta -----	14
Figura 03 - Bairros de Anchieta -----	20
Figura 04 - Regiões de Influência - Espírito Santo -----	23
Figura 05 - Regiões Metropolitanas Segundo o Observatório das Metrópoles (2010) -----	30
Figura 06 - Região Metropolitanas Segundo o IPEA (2002) -----	31
Figura 07 - Regiões Metropolitanas Segundo o Regic (2007) -----	32
Figura 08 - Região Metropolitana da Grande Vitória -----	39
Figura 09 - Zona Costeira do Estado do Espírito Santo -----	48
Figura 10 - Investimentos Previstos entre 2011- 2016 no ES -----	50
Figura 11 - Concentração Fundiária de Empresas na RMGV-E -----	52
Figura 12 - Polo industrial e de Serviços em Anchieta -----	64
Figura 13 - Mãe-Bá -----	78
Figura 14 - Localização do Loteamento Recanto do Sol -----	88
Figura 15 - Anchieta em 1970 -----	90
Figura 16 - Manha Urbana e Área Urbana da Samarco em 2012 -----	91
Figura 17- Rota dos Minerodutos da Samarco -----	98
Figura 18 - Avenida Zumira Rosa dos Santos em Anchieta -----	110
Figura 19 - Distrito de Itaoca -----	116
Figura 20 - Arco Metropolitano da Grande Vitória -----	122
Figura 21 - Mapa Rodoviário do Espírito Santo -----	124
Figura 22 - Infraestrutura de Transporte Rodoviário de Anchieta -----	131
Figura 23 - Terceira Ponte -----	135

Figura 24 - Mancha Urbana na RMGV em 1980 -----	136
Figura 25 - Mancha Urbana na RMGV-E em 2010 -----	137
Figura 26- Praça do Pedágio de Guarapari -----	138
Figura 27 - Praça do Pedágio da Terceira Ponte -----	139
Figura 28 - Pista Duplicada da Rodovia do Sol 2015 -----	139
Figura 29 - Passarela sobre a Rodovia do Sol -----	140
Figura 30 - Postos de Coleta do Fluxo de Veículos do DER-ES em Anchieta 2016 -----	145
Figura 31-Entrada da Samarco no Trecho de Ubu na Rodovia do Sol -----	148
Figura 32 - Rodovia do Sol Sentido Centro de Anchieta -----	148
Figura 33 - Entrada de Piúma -----	149

LISTA DE QUADROS

Quadro 01- Diferentes Estudos de Alguns Conceitos Ligados a Hierarquia Urbana Brasileira -----	29
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Número de Entrevistas-----	12
Tabela 02 - Vitória Segundos Diferentes Estudos Regionais -----	33
Tabelas 03 - População Total dos Municípios da RMGV (1970-2010)----	35
Tabela 04 - Projetos Relacionados ao Polo de Anchieta -----	67
Tabela 05 - Histórico da Indústria e Infraestrutura da Samarco 1972-2016-----	73
Tabela 06 - Distribuição da Produção por Atividade Econômica- Anchieta/ES-----	76
Tabela 07 - Crescimento Populacional de Anchieta - 1970-2010-----	79
Tabela 08 - Fluxo de Imigração Total Intraestadual e Interestadual para Anchieta 2000-2010-----	80
Tabela 09 - Evolução em Porcentagem da Taxa de Urbanização dos Municípios de Anchieta, Guarapari e Piúma 1970-2010-----	82
Tabela 10 - Evolução do PIB em R\$ 1000 da Microrregião Litoral Sul 1970-2016-----	83
Tabela11- Total das Receitas de Anchieta -----	85
Tabela 12- Receitas de Anchieta em 1997-----	87
Tabela 13 - Condicionante 53 -----	91
Tabela 14 - Distribuição de Empresas na Região Sul do ES -----	94
Tabela 15 - Local de Origem dos Trabalhadores da Samarco 2012 na Construção da Quarta Usina-----	95
Tabela 16 - Demonstrativos Econômicos da Samarco 2014-2015-----	102
Tabela 17 - Evolução da Receita Municipal, do PIB e dos Impostos de Anchieta 2002-2016 e do ES em 2016 -----	103
Tabela 18 - Total da Despesa Pública da Prefeitura de Anchieta 2010-2016 -----	106
Tabela 19 - Porcentagem de Veículos no Espírito Santo em 2008-----	126
Tabela 20 - Distribuição dos Modais de Transporte no Brasil 2015-----	127
Tabela 21 - Fluxo Mensal de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) 2013-2016 -----	141

Tabela 22 - Média de Veículos que Trafegaram em Anchieta-Novembro 2013 e Junho-Julho 2014-----	146
Tabela 23 - Total de Deslocamentos de Veículos Oficiais de Anchieta em Direção a RMGV em 2016-----	151
Tabela 24 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho no Espírito Santo 2010 -----	154
Tabela 25 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Outras Localidades para Anchieta em 2010 -----	156
Tabela 26 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Anchieta para Outras Localidades em 2010-----	159
Tabela 27- Imigração, Emigração, Migração Pendular Habitat-Trabalho, PEA e Total de Trabalhadores da Samarco de Anchieta em 2010 -----	160

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01- Evolução da População Urbana e Rural - Espírito Santo (1940-2000) -----	36
Gráfico 02- Total de Compras e Serviços da Samarco em Anchieta, Guarapari e Piúma em 2012 -----	93
Gráfico 03-Total Previsto de Impostos Gerados pelas Obras da Quarta Usina -----	96
Gráfico 04 - Receita Orçamentária dos Municípios de Anchieta, Guarapari e Piúma 2000 - 2011 -----	97
Gráfico 05 - PIB de Anchieta 2014 -----	99
Gráfico 06 - Produto Interno Bruto - Participação % no Total do Estado -----	100
Gráfico 07 - Evolução do PIB da Microrregião Metropolitana e Litoral Sul -----	101
Gráfico 08 - Distribuição do Número de Viagens entre as Microrregiões Capixabas 2008 -----	128
Gráfico 09 - Divisão da Tonelagem de Cargas entre as Microrregiões do Espírito Santo 2008 -----	129
Gráfico 10 - Total do Fluxo Mensal de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) 2013-2016 -----	142
Gráfico 11- Fluxo de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) em 2015 ---	143
Gráfico 12- Distribuição do Fluxo Total de Viagens de Veículos Oficiais da Prefeitura de Anchieta em Relação à RMGV com Objetivos de Saúde, Educação e Infraestrutura em 2016 -----	152
Gráfico 13- Porcentagem de Municípios Seleccionados na Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho como Regiões de Destino dos Deslocamentos no Espírito Santo em 2010 -----	155
Gráfico 14 - Participação da Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Outras Localidades para Anchieta em 2010 -----	157
Gráfico 15 - Participação da Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Anchieta para Outras Localidades em 2010 -----	159

LISTA DE SIGLAS

AAE: Avaliação Ambiental Estratégica

AEIA: Áreas Especiais de Interesse Ambiental

AID: Área de Influência Direta

CDL: Câmara de Dirigentes Lojistas

CF: Constituição Federal

CODIVIT: Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória

COFAVI: Companhia de Ferro e Aço de Vitória

COMDEVIT: Conselho Metropolitano da Grande Vitória

CONDESUL: Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da
Região Sul do Espírito Santo

CONDUSA: Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S/A

CMGV: Conselho Metropolitano da Grande Vitória

CNT: Confederação Nacional do Transporte

CPMGV: Comitê de Planejamento Metropolitano da Grande Vitória

CSN: Companhia Siderúrgica Nacional

CST: Companhia Siderúrgica de Tubarão

CVRD: Companhia Vale do Rio Doce

CTM: Câmaras Técnicas Metropolitanas

DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DER-ES: Departamento de Estrada e Rodagem do Espírito Santo

EMCATUR: Empresa Capixaba de Turismo

ES 2025: Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025

FJSN: Fundação Jones dos Santos Neves

FPM: Fundo de Participação dos Municípios

FUNDEVIT: Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

IEMA: Instituto Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

IJSN: Instituto Jones dos Santos Neves

IPTU: Imposto Territorial e Urbano

IPEA: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI: Imposto sobre Produto Industrializado

IRPJ: Imposto de Renda de Pessoa Jurídica

ISS: Imposto Sobre Serviços

LC: Lei Complementar

P4P: Projeto Quarta Usina de Pelotização da Samarco

PDM: Plano Diretor Municipal

PDUI : Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado

PEA: População Economicamente Ativa

PETROBRÁS: Petróleo Brasileiro S/A

PIB: Produto Interno Bruto

PND: Plano Nacional de Desenvolvimento

REGIC: Regiões de Influência das Cidades

RIDE: Região Integrada de Desenvolvimento Econômico

RM: Região Metropolitana

RMGV: Região Metropolitana da Grande Vitória

RMGV-E: Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida

SEDU: Secretaria de Estado da Educação

VMDA: Volume Médio Diário Anual

VMD: Volume Médio Diário

ZEI: Zona de Expansão Industrial

SUMÁRIO

1	Introdução	01
1.1	Problemática e Hipótese	06
1.2	Metodologia	06
1.3	Caracterização do Recorte Espacial da Pesquisa: Anchieta	13
1.3.1	Localização Geográfica	13
1.3.2	Brevíssima História da Configuração Territorial de Anchieta	15
2	O Processo de Metropolização no Brasil	21
2.1	A Metropolização	21
2.2	A Região Metropolitana da Grande Vitória	34
2.2.1	Histórico	34
2.2.2	A Institucionalização da RMGV	38
3	A Industrialização do Litoral Sul da Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida: O Polo Industrial de Anchieta	44
3.1	O Litoral e a sua Apropriação	44
3.2	A Proposta do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta	57
4	A Samarco no Contexto de Anchieta e da RMGV	68
4.1	Histórico	68
4.2	A Samarco e as Transformações Socioeconômicas no Litoral Sul	75
4.3	Efeitos da Interrupção das Atividades da Samarco em 2016	107

5 O Município de Anchieta e suas Conexões com a Região Metropolitana da Grande Vitória	120
5.1 Introdução	120
5.2 As Rodovias no Estado do Espírito Santo e seus Fluxos	123
5.3 A Conexão de Anchieta à Região Metropolitana da Grande Vitória por Meio das Principais Rodovias	130
5.4 Fluxo de Veículos em Anchieta	144
5.5 Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho entre Anchieta e a RMGV	153
6 Considerações Finais	162
7 Referências	165
8 Anexos	178

1 Introdução

De princípio pretendia-se analisar apenas a construção e evolução da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), como uma metrópole strictu sensu. Gradualmente as reuniões com o orientador permitiram uma visão diferencial sobre o tema fazendo a abordagem do município de Anchieta que, partimos dessa hipótese, pode estar integrado aos efeitos de metropolização da RMGV.

Pode se observar a presença de um grande empreendimento com importante participação para a economia local e regional, localizado no município de Anchieta, no caso a Samarco Sociedade Anônima. Esta foi fundada no ano de 1977 e atualmente é uma importante empresa de capital fechado do ramo de mineração, exportando pelotas de minério de ferro, sendo administrada pelo consórcio Vale-BHP Billiton que dividem igualmente o controle acionário da empresa.

Durante a minha graduação pude observar a importância dos temas regionais no centro das discussões acadêmicas no que tange os estudos urbanos no Brasil. Tal importância condiz com o estudo, Análise das Regiões Metropolitanas, do Observatório das Metrópoles (2010), o processo de metropolização é uma característica marcante da urbanização brasileira. Atualmente cerca de 87,4 milhões de brasileiros, aproximadamente a metade da população urbana brasileira, vive em regiões metropolitanas.

Entende-se a metropolização como um conjunto de processos econômicos e sociais que permitem uma construção de redes que cobrem determinados territórios, mesmo estes de fato não sendo legalmente instituídos como uma metrópole.

Mas esse quadro poderá mudar a partir da aprovação, pelo Governo Federal, do Estatuto das Metrópoles¹, no ano de 2015, a qual demonstrou a relevância das especificidades das áreas metropolitanas, como também a necessidade de uma política federal mais explícita de integração dos municípios, dos aglomerados urbanos e das regiões metropolitanas.

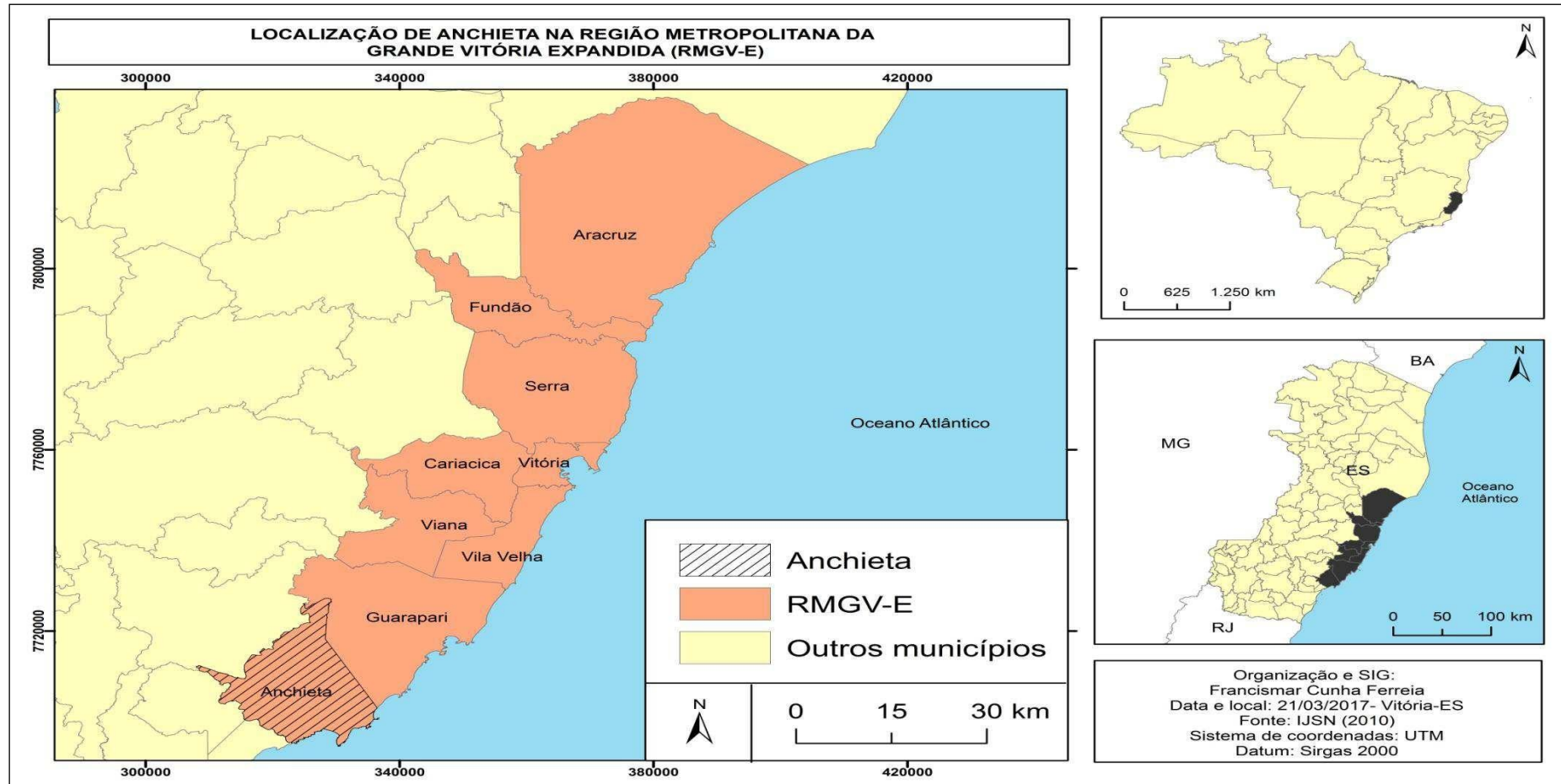
Mesmo tendo sido instituída por lei estadual, a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) não é um ente federado, não dispondo, portanto, de meios financeiros e de gestão próprios, que permitiriam associá-la a uma política de colaboração voluntária dos municípios que fazem parte da RMGV.

O território de Anchieta, localizado ao sul da área da Região Metropolitana oficial (Figura 01), ao longo do tempo passou por profundas alterações de cunho econômico, demográfico e político influenciado pelos grandes projetos industriais destinados a região litorânea do Espírito Santo. Compondo para Zanotelli (2014) o que foi denominado de Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida (RMGV-E) que inclui além dos sete municípios fazendo parte da RMGV (Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Guarapari, Fundão e Viana). Essa definição leva em conta os critérios de conexão dos fluxos industriais, pendulares e de integração econômica.

Tais mudanças ocorridas no município da pesquisa vão ao encontro da compreensão da ideia de região, como um espaço-momento, dos quais a diferenciação resulta muito mais da articulação espacial em rede, complexa, amplamente aberta às transformações, cuja dominância está marcada em termos de densidade, disposição e dimensão espacial. (HAESBAERT, 2010).

¹ É uma lei federal, sancionada no dia 12 de janeiro de 2015, que tem o objetivo de criar regras para a governança compartilhada de grandes aglomerados urbanos que envolvam mais de um município, como já acontece nas principais capitais do Brasil. Ela fixa diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução de políticas públicas em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos estados.

Figura 01- Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida



Fonte: IJSN (2010). Organização: Francismar Cunha Ferreira.

As alterações no território local, já antigas (desde os anos de 1970), se intensificaram com a ação do governo estadual em parceria com a iniciativa privada por meio do Plano de Desenvolvimento² Espírito Santo 2025 (ES-2025).

Esse plano contemplava a ampliação do polo siderúrgico local, intitulado Implantação do Polo Siderúrgico em Anchieta. Recorremos à Rainha (2012, p.141), o qual escreve que o plano ES-2025 foi formalizado em 2006, no primeiro governo de Paulo Hartung e consistia num projeto de desenvolvimento econômico envolvendo parcerias entre a iniciativa pública (governo) e uma ONG empresarial (Espírito Santo em Ação).

Nesse sentido, Anchieta tem sido alvo de um intenso projeto de expansão de atividades, com destaque para os projetos de ampliação de investimentos nos meios de produção nas áreas de siderurgia, petróleo e portuária. Como aqueles da Companhia Vale juntamente com a BHP Billiton controladora da Samarco e, também os investimentos em petróleo, da Petrobras Sociedade Anônima, a partir da abertura de um Terminal de Gás, próximo à Samarco. Em Anchieta, a Samarco insere-se dentro de um contexto de descentralização dos meios de produção até então concentrados no centro da Região Metropolitana da Grande Vitória oficial atraindo uma gama de mão de obra local de municípios vizinhos e outros lugares para a construção dos empreendimentos da empresa.

Nossa problemática, diante dessas atividades e sua complexidade busca compreender como as conexões econômicas e demográficas circulam entre Anchieta e a RMGV a partir da presença da Samarco e como se daria a inserção de Anchieta no bojo do fenômeno da metropolização.

² O “desenvolvimento” deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social. (Oliveira, 2002).

A dissertação está organizada da seguinte forma. No primeiro capítulo, aborda-se o recorte espacial da pesquisa, a problemática e a metodologia. Além de localizar a posição geográfica de Anchieta em relação à RMGV, realizando uma rápida análise da evolução territorial do município de Anchieta.

Em seguida, no segundo capítulo, se debate o conceito de metropolização e como tal processo influenciou o território em escala nacional, mas também regional e local. Após isso, se aborda a Região Metropolitana da Grande Vitória e a sua configuração, em particular sua expansão em direção ao sul do estado, no caso Anchieta.

Enquanto no terceiro capítulo se discorrerá a respeito da apropriação do litoral como forma produtiva, além do projeto de edificação de um Polo Industrial em Anchieta por parte do Governo do estado associado às grandes empresas.

No quarto capítulo há a abordagem da reestruturação econômica e territorial de Anchieta, frente às mudanças que ocorreram no estado do Espírito Santo após a crise do café, e à inserção da Samarco em seu território nos anos setenta, o que provocou reverberações no litoral sul, na RMGV e no estado do Espírito Santo, a partir, de suas obras de expansão, atração de mão de obra e repasse de impostos municipais, estaduais e federais. Nesse capítulo há, igualmente, a análise de entrevistas realizadas durante o trabalho de campo em Anchieta junto a representantes da prefeitura local, do sindicato e dos comerciantes locais.

Finalizando, o quinto capítulo visa discutir a importância das rodovias no estado do Espírito Santo que conectam a região metropolitana ao município de Anchieta, especialmente a rodovia do sol (estadual), além da BR 101 (federal), assim, auxiliando na determinação dos fluxos de transportes e de mobilidade pendular. A mobilidade pendular aqui é tratada como resultado das novas formas de organização das metrópoles e suas respectivas regiões metropolitanas. (FREY e DOTA, 2013).

1.1 Problemática e Hipótese

A problemática da dissertação se constitui a partir da tentativa de compreensão de uma regionalização, entendida por Haesbaert (2010), como um método ou instrumento de análise da ciência geográfica, produzida por atividades industriais financiadas inicialmente pelo Estado Federal em associação com o capital privado. Assim, constituindo um “polo industrial” como um enclave em um município costeiro, onde as principais atividades até os anos de 1970 eram a pesca e o turismo. Buscou-se mensurar na medida do possível a dependência do município de Anchieta em relação à Samarco mesmo após o crime ambiental ocorrido em Mariana³. A temática é relevante, aos nossos olhos, por interrogar os fenômenos de metropolização e de extensão dos processos urbanos no litoral do Espírito Santo, buscando contribuir com uma análise de um município localizado no litoral sul do estado, Anchieta, e que se integra à RMGV.

Dentro do processo de metropolização, a hipótese da pesquisa consiste na possibilidade de inserção do município de Anchieta na expansão da área definida oficialmente como Região Metropolitana da Grande Vitória, a partir das conexões dos fluxos de pessoas, bem como dos fluxos econômicos que revelem a relação, também, de polarização do município, particularmente em função da existência da empresa Samarco. Essa hipótese deverá ser comprovada na aplicação da metodologia a seguir.

1.2 Metodologia

Para o desenvolvimento da pesquisa, a metodologia escolhida foi o estudo de caso. Para demonstrar como recurso metodológico essa problemática, Yin (2001) discute a importância de determinar um estudo de caso bem delimitado. Para o autor, o estudo de caso representa uma análise empírica e compreende a lógica do planejamento, a coleta e interpretação de dados. Pode incluir tanto estudos de caso único quanto de múltiplos, assim como abordagens quantitativas e qualitativas de pesquisa.

³ No dia 05 de novembro de 2015, houve o rompimento de duas barragens da mineradora Samarco no distrito de Bento Rodrigues, entre a cidade de Mariana e Ouro Preto, na região central de Minas Gerais, deixando uma imagem de destruição na região. A lama arrastou caminhões, encobriu casas e deixou pessoas soterradas e mortas, segundo relatos de moradores ao Corpo de Bombeiros de Ouro Preto. Boa parte do Rio Doce foi poluído trazendo consequências imprevisíveis para o meio socioambiental.

Com intuito de comprovar a hipótese, será levado em consideração o fluxo de mobilidade pendular do município de Anchieta com a RMGV oficial, analisado a partir dos microdados do Censo do IBGE (2010), a evolução a partir dos anos 70 do Imposto Sobre Serviços (ISS), do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). E, de 2002 em diante, devido a pouca disponibilidade das informações, o Produto Interno Bruto (PIB), o Orçamento Municipal e o Imposto Sobre Produto Industrializado (IPI). Como também, analisaremos o fluxo de transportes entre Anchieta e a RMGV através de informações presentes na pesquisa Origem-Destino, nos períodos de novembro de 2013 e Junho-Julho de 2014, fornecidas pelo Departamento de Estrada e Rodagem do Espírito Santo (DER-ES).

Os caminhos percorridos para a fomentação dessa pesquisa partiram primeiramente da realização de um levantamento de fontes documentais secundárias, como as bibliográficas, os projetos e os documentos oficiais relativos à temática. Com o intuito de construir um embasamento coeso, a leitura teve como marco inicial, as bibliografias regionais e de geografia econômica até chegar às leituras que abordam o município de Anchieta.

Para a elaboração de análise das referências que englobam o recorte espacial da pesquisa, no caso de Anchieta, no primeiro capítulo, realizou-se uma leitura de teses e dissertações como a de Alvarenga (2010), Rosa (2006), Correa (2013) e Barbosa (2010) que permitiram conhecer melhor o município estudado. Os estudos de Mendonça e Goltara (2012), Neves (1995) e Mattos (2006) permitiram o entendimento da construção histórica e socioespacial de Anchieta.

O embasamento teórico inicial do segundo capítulo foi baseado nos estudos regionais. Nesse sentido, destacam-se as abordagens de Garson (2009), Rosa Moura (2015a, 2015b), Sandra Lencioni (2004, 2007, 2013), Milton Santos (1993, 1996, 2000), Zanotelli (2014a, 2014b, 2014c, 2014d), Haesbaert (2010) e Corrêa (2005). Para complementar, fez-se necessário uma releitura de obras dentro do contexto metropolitano, destacando o REGIC (Regiões de Influências das Cidades, IBGE, 2007), a Obra Série Urbana - Vitória (2014), Regiões Metropolitanas, do Observatório das Metrôpoles (2010) e a obra 40 anos de Regiões Metropolitanas (IPEA, 2013).

A compreensão das leituras foi fundamental para a fomentação desse trabalho, uma vez que, permitiu um maior entendimento do eixo central a respeito do conceito e evolução do processo de metropolização trabalhado pelos autores.

Foi de suma importância a definição de um percurso dentro da abordagem sobre o Território (Haesbaert, 2010) e da Geografia Econômica, aqui discutida, segundo Benko (2009), como uma Geografia renovada como base de análise no comércio, nas externalidades, no desenvolvimento regional e na localização industrial. Esta para Manzagol (1985) como um espaço onde a atividade industrial age e usufrui dos recursos necessários que garanta a reprodução do capital.

Assim levando em conta a discussão sobre a constituição de Polos Industriais, a ser discutido no terceiro e quarto capítulo, a partir dos estudos de Benko-Lipietz (1994), Benko (2002, 2009), como também a discussão da Perroux (1967, 1977).

Em seguida, realizou-se uma leitura dos documentos da Prefeitura Municipal de Anchieta, como o Plano Diretor Municipal de Anchieta (2006) e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes (PlanMob, 2015).

E de documentos do Governo do Estado ou de empresas de consultoria, como por exemplo, a Avaliação Ambiental Estratégica do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta-ES (CEPEMAR, 2008), Anchieta, Polo industrial e de Serviços (FUTURA, 2007), o Plano Diretor do Polo Industrial e de Serviços e Projeto Básico Urbanístico (SERENG Consultoria, 2008), a Implantação de Projetos de Grande Porte no Espírito Santo: Análise do Quadro Socioeconômico e Territorial na Fronteira de Expansão Metropolitana Sul Capixaba (IJSN, 2011) e Investimentos Anunciados para o Espírito Santo 2011-2016 (IJSN, 2012).

Como também do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da Cidade de Vitória e Estudo Técnico-Operacional, Econômico-Financeira do Sistema Metrô-Leve para cidade de Vitória (2009), o ES-2025 (2006), efetuamos consulta aos dados dos órgãos públicos de pesquisa, o Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), o IEMA (Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Do IJSN, foi realizada uma revisão de mapas e da história de Anchieta. Enquanto, a visita ao IEMA, permitiu adquirir o EIA/RIMA de construção da quarta usina da Samarco.

Em relação ao Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo (DER-ES), no dia 09 de maio de 2016, foi solicitado por meio de um ofício, informações a respeito do fluxo de veículos que se deslocam da Grande Vitória em direção a Anchieta e vice versa, com o objetivo de determinar a relação do fluxo viário deste município com a Região Metropolitana. No início do mês de Outubro de 2016, o processo tramitou junto a Secretaria Executiva do DER-ES e as informações requeridas foram liberadas pelo órgão.

Enquanto em relação ao IBGE, realizou-se em um levantamento minucioso dos microdados relacionados a mobilidade pendular e outras informações relativas à população do município de Anchieta e do Espírito Santo. A mobilidade pendular tem sido tratada como resultado das novas formas de organização das metrópoles e suas respectivas regiões metropolitanas. (FREY e DOTA, 2013).

Tanto as informações dos microdados do IBGE e do fluxo de transportes fornecido pelo DER-ES, pela Rodosol, além das informações colhidas no campo em Anchieta e o aporte teórico, como por exemplo, o estudo Sistema Viário Estruturador da Circulação Urbana da RMGV (2010), a dissertação de Fiorotti (2009), estudos sobre a mobilidade pendular de Dota (2014, 2016a e 2016b) e o Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009) permitiram o desenvolvimento do quinto e último capítulo dessa dissertação. Para auxiliar na análise do fluxo de veículos, no dia 02/05/2017, a Rodosol liberou informações a respeito do Relatório de Tráfego Mensal contendo o total de veículos que trafegaram na Rodovia do Sol (ES-060), nos trechos de sua concessão, no período de janeiro de 2013 a dezembro de 2016.

A ida a campo em Anchieta foi de suma importância para conhecer com detalhes o recorte espacial da pesquisa, principalmente após o ocorrido em Mariana, o que provocou a paralisação temporária da Samarco. Isto vai ao encontro de Minayo (1994), a respeito da pesquisa de campo que é “o recorte que o pesquisador faz em termos de espaço, representando uma realidade empírica a ser estudada a partir das concepções teóricas que fundamentam o objeto da investigação”.

Para correlacionar com as informações da pesquisa de campo, foram utilizadas também as notícias da situação econômica de Anchieta citadas em jornais online (Aquino Notícias, Folha da Cidade, Folha Vitória, Portal 27 e Tempo Novo) entre o final de 2015 e o primeiro semestre de 2017.

No dia 19 de Abril de 2016, houve o primeiro contato via telefone com o Sindicato dos Metalúrgicos do Espírito Santo (Sindimetal) e com a Prefeitura Municipal de Anchieta para o agendamento de uma visita. Assim, no dia 25 de Maio de 2016, foi realizada a primeira visita ao município com o objetivo de levantar as informações de caráter econômico ligadas ao comércio local, às receitas municipais, como também a influência da empresa Samarco na participação nas mesmas. Primeiramente, um encontro na Secretaria Municipal da Fazenda através do Subsecretário de Finanças Paulo Cesar e com o representante sindical Carlos Antônio.

Já no dia 22 de julho de 2016, um segundo campo foi organizado para uma entrevista com o senhor Júlio Santos, Gerente do Núcleo de Inteligência e Imagem do Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo (CONDESUL-ES) para a apreciação de mapas da região do litoral sul e questionamentos sobre o impacto socioeconômico da paralisação da Samarco.

E, no dia 14 de março de 2017, foi realizado através da prefeitura Municipal de Anchieta, um contato por telefone com o senhor Otávio Augusto, Gerente de Transporte e Manutenção, da Secretaria de Infraestrutura que gentilmente repassou via email (no dia 23 de março de 2017) o fluxo de veículos oficiais da prefeitura (automóveis, ônibus e vans) do ano de 2016 referentes às secretarias de Educação, Saúde e Infraestrutura que tiveram como destino os municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Para a obtenção de algumas respostas à problemática levantada durante a pesquisa de campo, a metodologia utilizada foi a coleta de dados através da aplicação de um roteiro de entrevistas (Anexo I). No que tange a organização do roteiro de entrevistas, três tipos foram elaborados para o levantamento de dados primários. Um para a administração de Anchieta, um para o sindicato (Sindimental) e o outro para pessoas ligadas ao comércio do município.

O primeiro, com questões direcionadas a administração pública municipal no caso, a Secretaria de Planejamento, onde a mesma repassou dados financeiros da Receita Corrente Líquida do Município do primeiro semestre de 2016 (Anexo II) demonstrando a queda de arrecadação devido à redução do repasse de impostos. O segundo com perguntas à representação sindical para verificar a situação dos trabalhadores da Samarco após a sua paralisação. E o terceiro, um questionário direcionado a Câmara de Dirigentes Lojistas de Anchieta (CDL), como também a alguns comerciantes, objetivando constatar a situação econômica local diante da Samarco paralisada.

Fazendo uma observação que as informações coletadas junto aos comerciantes não são amostras e nem revelam um quadro representativo da totalidade do comércio local. Assim, as entrevistas tiveram apenas um caráter ilustrativo. No total foram realizadas quatorze entrevistas como demonstra a tabela 01.

Tabela 01- Número de Entrevistas

Representantes	Quantidade	Data	Objetivos
Prefeitura	03	25/05/2016	Verificar o fluxo de transporte em Anchieta, as fontes de receitas do município e o impacto após o fechamento da Samarco.
		26/07/2016	
		14/03/2017	
Sindicato	01	25/05/2016	Averiguar o número e a situação dos trabalhadores durante o período de suspensão da empresa.
Representantes do Comércio de Anchieta	10	25/05/2016	Levantar informações acerca da situação do comércio local diante da paralisação da Samarco.
		06/04/2017	
Total	14		

Organização: Leonardo Martins Perozini

Havia a necessidade de um agendamento para algumas entrevistas na Samarco. Entretanto, após a sua paralisação devido à “tragédia” ocorrida em Mariana foi necessária a alteração no planejamento. Assim, as informações relacionadas à receita da empresa, a produção e o número total de trabalhadores foram coletadas a partir dos Demonstrativos Financeiros nos anos de 2014 e 2015 divulgados no site da empresa. Todos os nomes citados dos entrevistados são fictícios a fim de preservar o anonimato das fontes.

A partir de agora, será abordado a localização e a transformação socioespacial do município de Anchieta no tocante, também, a sua evolução econômica ao longo da história.

1.3 Caracterização do Recorte Espacial da Pesquisa: Anchieta

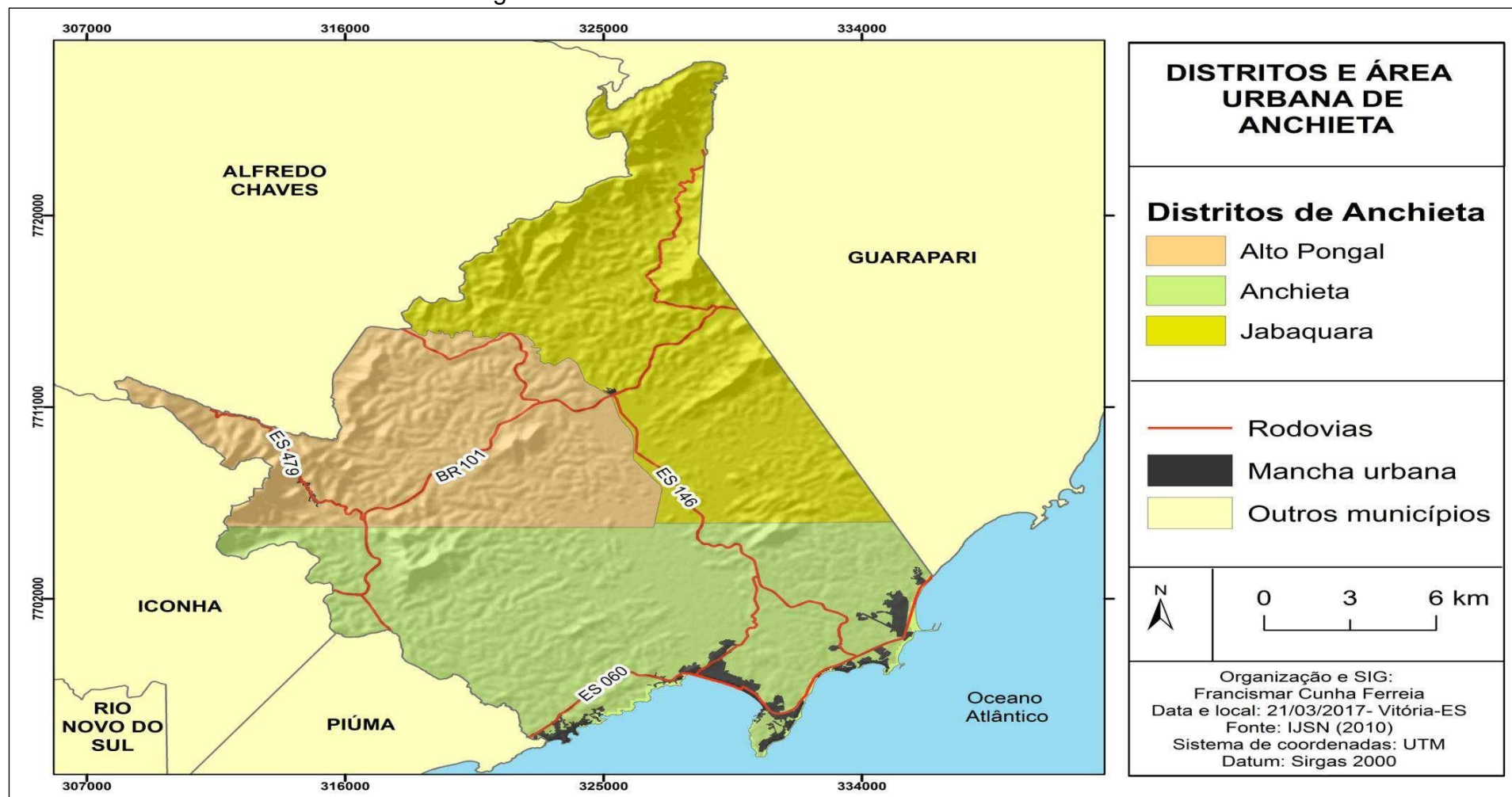
1.3.1 Localização Geográfica de Anchieta-ES

A Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) propriamente dita tem uma área de 2.311 km² e 730 hab./km² em 2010, sendo constituída por sete municípios, quatro deles (Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica), além de Viana, Fundão e Guarapari. Assim, formando uma conurbação, ou seja, fenômeno que ocorre em áreas urbano-industriais de expansão horizontal de uma ou mais cidades. O que se considera Região Metropolitana Grande Vitória Expandida (RMGV-E) é formada por nove municípios, além dos sete integrantes da RMGV, inclui-se Anchieta e Aracruz, possuindo uma área de 4.140 m² e 433 habitantes por km² em 2010. (ZANOTELLI, 2014a).

O município de Anchieta, segundo classificação do governo capixaba, também faz parte da Microrregião Litoral Sul (Lei nº 9768/2011), formada pelos municípios Alfredo Chaves, Iconha, Piúma, Itapemirim, Presidente Kennedy, Rio Novo do Sul e Marataízes. Anchieta está a cerca de 80 quilômetros da capital Vitória, possuindo um território de aproximadamente 406 quilômetros quadrados (segundo base cartográfica do IJSN, 2010).

De acordo com os dados da Prefeitura Municipal de Anchieta no ano de 2010, o município possuía aproximadamente 76% de taxa de urbanização, ou seja, a maioria de seus habitantes reside na cidade ou em vilas. Segundo o censo do IBGE (2010), Anchieta tinha o número total de 23.902 de habitantes. A divisão político-administrativa do município, como revela a figura 02, é representada pelos distritos de Anchieta (sede), Jabaquara e Alto Pongal.

Figura 02 - Distritos e Área Urbana de Anchieta



Fonte: IJSN(2010). Organização: Francismar Cunha Ferreira.

1.3.2 Brevíssima História da Configuração Territorial de Anchieta

Ao longo da história, a evolução espacial e econômica de Anchieta teve quatro momentos, segundo Mendonça e Goltara (2012): o aldeamento e a fundação da Vila (século XV ao XVIII), expansão portuária (século XIX), o turismo (a partir de 1950) e a instalação dos polos industriais (1970).

Segundo Souza (2014, p.68), citando Mattos (2009), “Tal como outras cidades brasileiras, iniciadas no século XVI, a cidade de Anchieta teve sua trajetória marcada pela navegação e colonização portuguesa, e pela propagação do Catolicismo”.

No período de construção do aldeamento e posteriormente a vila, o local nas margens do Rio Benevente era habitado por aproximadamente 12 mil indígenas, a até então chamada Reritiba (atual Anchieta). De acordo com Neves (1995):

É importante lembrar que, nos primeiros trezentos anos de nossa história, os índios foram a maioria no município de Anchieta, formando a maior parte de seu povo. Até hoje sua cultura se faz sentir em muitos nomes geográficos como Ubu, Iriri e Jabaquara, no modo artesanal de se fazer a pesca ou ainda no fabrico e uso da farinha de mandioca, que é um alimento tipicamente indígena. (Neves, 1995, p.15).

A lógica mercantilista que imperava, forçava ao uso da mão de obra escrava indígena a qual os gentílicos não aceitavam pacificamente. Sendo assim, a coroa portuguesa interessada em explorar o vasto território acaba por utilizar a catequização e a ação de jesuítas para adentrar ao território, como também na cultura local, no intuito de reduzir a resistência indígena.

Para reunir os índios, os padres varavam as florestas, a fim de trazê-los para as aldeias. Foi necessário também aprender a falar a língua tupi para poderem se comunicar com os indígenas. As cidades de Anchieta, Serra, Guarapari e São Mateus, por exemplo, nasceram de índios catequizados pelos padres da Companhia de Jesus. (...) (Neves et. al., 1995, p.18).

A atual Anchieta emerge da antiga Reritiba⁴, a qual em tupi significa lugar de muitas ostras. Não há uma data oficial de sua fundação, ficando entre 1565 a 1579. Sendo que quinze de agosto é comemorado o dia de Nossa Senhora de Assunção, considerada padroeira do município.

Um fato marcante para a compreensão da configuração territorial de Anchieta é citado por Gonçalves (1996). No decorrer do século XIX, por volta do ano de 1886, houve estudos para a construção de um porto no que hoje é a Praia de Castelhana, no entanto, a obra não aconteceu. Já, no ano de 1890, existiram estudos para a construção de uma ponte metálica sobre o rio Benevente e a construção da estrada de ferro Benevente-Minas que se ligaria à estrada de ferro Santa Leopoldina. Pode-se observar a imponência do projeto no trecho, abaixo, do Jornal “Diário Oficial” de Vitória, em 06 de Outubro de 1890, ano I, N° 100.

... Viagem de Inauguração

Da estrada de Ferro de Benevente à Minas, que vai ser construída pela Companhia Geral de Estradas de Ferro do Brasil - às nove horas da manhã de quarta-feira de 24 de setembro, largou do ancoradouro o PAQUETE DO RIO PARANÁ, pertencente ao Loide Brasileiro, conduzindo a Diretoria da Companhia Geral de Caminhos de Ferro de Benevente à Minas, o Sr. Ministro da Agricultura, alguns convidados e representantes da Imprensa da Capital. (...). A concessão feita (...) para a construção da Estrada de Ferro Benevente à Minas abrange também a edificação de uma nova cidade do mesmo nome que ocupará uma área de 6 km quadrados de terrenos quase todos já comprados pela Companhia, todos de granito em decomposição e numa média de 10 metros acima do mar. A nova cidade será edificada a partir do lugar denominado ponta dos Castelhanos, terminando na cidade Velha e terá uma magnífico Porto, servido por uma ponte metálica, via dupla com 200 metros de extensão facilitando assim a entrada dos navios, tendo todos os aparelhos necessários para a carga e descarga dos mesmos. (...) A estrada assim construída terá seu ponto terminal na Estação de Santa Luzia de Carangola ao Rio de Janeiro. (...) O rendimento mínimo da estrada será avaliada por dados oficiais, será a do transporte de 2 milhões de arrobas de café. Dentro de um ano deverá estar inaugurado o tráfego até o quilômetro 29, na estação de Iconha,; dentro de 15 meses até o quilômetro 48, no Rio Novo; dentro de 18 meses até o quilômetro 74 em Itapemirim, dentro de dois anos até Santa Luzia de Carangola.(Apud Gonçalves, 1996).

⁴ Em língua tupi, Reritiba ou Reigtyba significa lugar de muitas ostras, as quais alimentavam os indígenas, como pode ser notados nos sambaquis encontrados em morros do local.

O intuito do governo em incentivar os dois projetos de modais, ferroviário e portuário era tornar necessária a facilitação do escoamento para o exterior, da produção cafeeira, a qual produção agrária mantinha a economia do Brasil República.

Soma-se, também, a chegada de imigrantes italianos como planos de ocupação territorial de Anchieta, principalmente, a partir do rio Benevente (figura 03), destacando o noroeste do mesmo município, em Alto Pongal (figura 03). É bom observar também que a sede do município de Anchieta fica próxima a foz do Rio Benevente, o qual facilitava o deslocamento de colonos para o interior do estado, como comenta Neves (1995):

Pelas águas do Benevente, muitos colonos imigrantes, foram viver no interior do Espírito Santo. Como naquela época as estradas eram poucas, os rios serviam de caminhos naturais para viagens entre diferentes lugares. O rio Benevente foi um dos cursos mais utilizados para se alcançarem as terras do oeste do Espírito Santo. (Neves, 1995, p.32).

E, tal localização às margens do Rio Benevente, permitiram também as propriedades comercializarem sua produção por meio do rio, pelos quais exportavam seus produtos para Vitória e Rio de Janeiro. (SOUZA, 2014).

No ano de 1887, a vila de Benevente é elevada à categoria de cidade com o nome de Anchieta⁵. Posteriormente, no ano de 1901, os municípios do Espírito Santo obtiveram uma maior autonomia para gerir suas necessidades e especificidades políticas e econômicas.

No início do século XX, em Anchieta já havia uma pequena infraestrutura com destaque para energia elétrica, armazém, padaria, além da existência de uma usina de produção de açúcar e aguardente, conhecida pelo nome Jabaquara, localizada no distrito de mesmo nome. Nos primeiros 20 anos do mesmo século, emerge um tênue fluxo de mercadorias e pessoas entre Anchieta e Vitória que era realizado por embarcações rudimentares e a cavalos.

⁵ O nome Anchieta é uma homenagem a José de Anchieta. Padre jesuíta espanhol, nascido em Tenerife, nas Ilhas Canárias, em 1534, e que viveu boa parte de sua vida, vindo a falecer, na cidade que leva o seu nome. Padre Anchieta ingressou na Companhia de Jesus ainda jovem, quando foi estudar em Portugal. (Prefeitura Municipal de Anchieta, 2015).

Com o advento da “Crise de 29”, a economia agrária no país como um todo entra numa profunda fase de desvalorização e recuo de produção. Com isso, a cadeia produtiva acaba entrando em colapso em Anchieta, levando a falência o comércio local que dependia da circulação de bens e capitais das pequenas propriedades. Com a “crise do setor cafeeiro”, há uma movimentação política dentro do cenário estadual e nacional para o início de uma transição de uma economia agroexportadora para uma industrial.

Enquanto, por volta, de 1940, as localidades de Maimbá, Ubu e Parati (figura 03) se destacavam no cenário econômico de Anchieta como importantes áreas de exploração de areias monazíticas que eram enviadas para São Paulo. Também houve a atividade de turismo por causa dessas areias. Situação destacada por Portuguesez (1998) ao comentar sobre o início do turismo local:

No caso específico do fluxo espírito-santense, este passou a se projetar a partir de 1950, quando o litoral capixaba começou a exercer forte atração sobre a população de Minas Gerais, que passou a procurar as praias, sobretudo do Litoral Sul, motivados pelos boatos de um tipo raro de areia radioativa indicada para a cura de doenças diversas como o reumatismo, dores pelo corpo, ferimentos de difícil cicatrização, entre outros. Surgiu então, a tradição de se frequentar as cidades de Guarapari, Anchieta, Piúma, e Itapemirim, que juntamente com Vitória, Vila Velha e Serra (...) formaram a primeira grande região turística do Estado: a chamada “Faixa Radioativa” do litoral do Espírito Santo. (Portuguez, 1998, p.25).

Dentro de uma política nacional desenvolvimentista iniciada na década de 50, do século passado, Mendonça e Goltara (2012) comentam que a política nacional direcionada para o modal rodoviário, privilegiou a inserção das grandes multinacionais automobilísticas, como também a construção de estradas, dinamizando as transformações espaciais das cidades no território nacional.

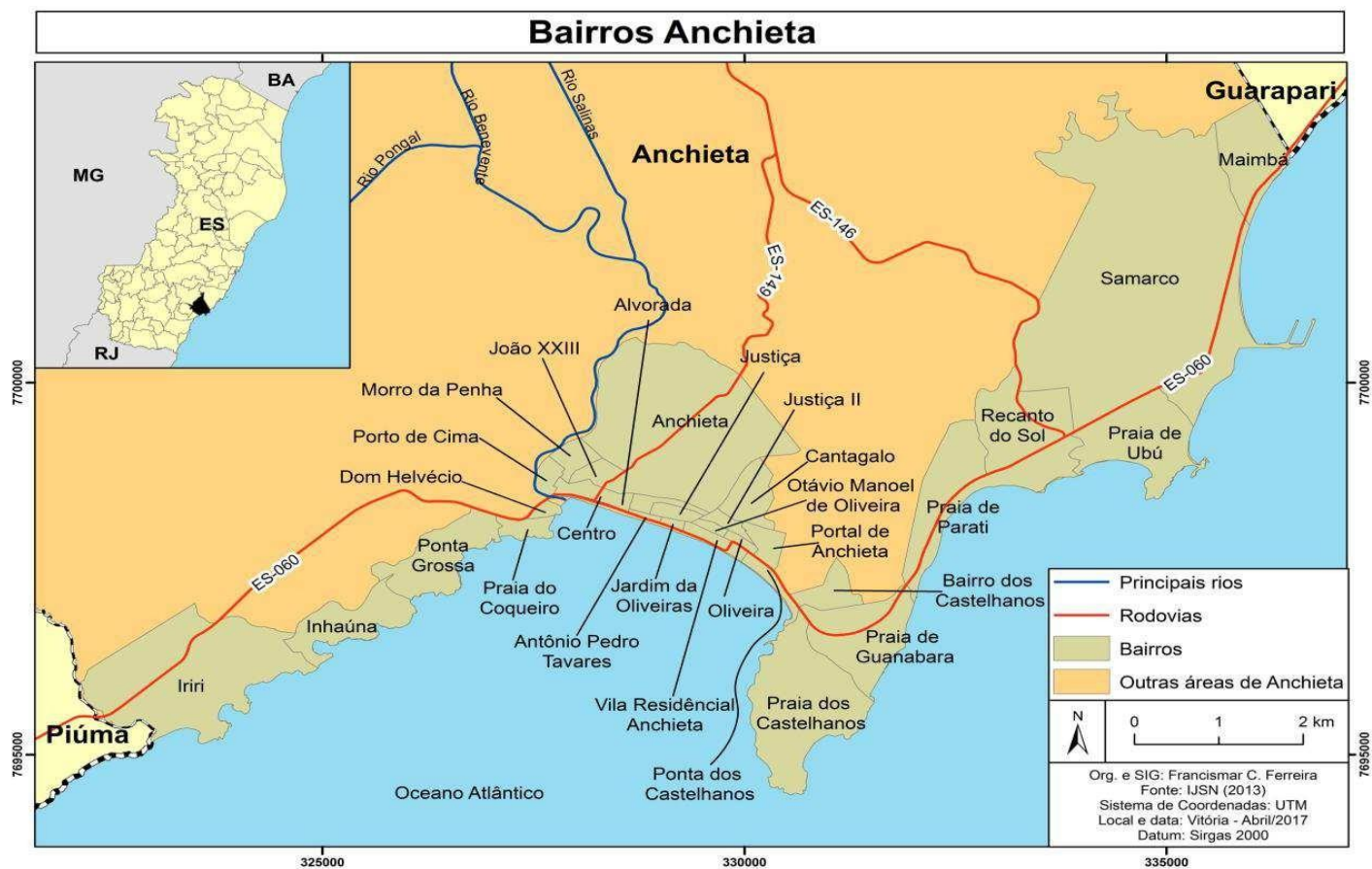
Assim, em 1952, com a construção da Ponte Cônego Pereira de Barros sobre o Rio Benevente se permitiu a ligação de Anchieta com o sul do estado, motivando o crescimento da atividade do turismo em Anchieta. Já na década de 70, a construção da Rodovia ES-060 permitiu a conexão com as áreas do litoral do Espírito Santo, destacando Ubu, Castelhanos e Iriri (figura 03), transforma a dinâmica desses espaços e consequentemente sua valorização.

Conforme Moraes (1974), por volta do ano de 1972, o município tinha ao todo 11.637 habitantes, enquanto no seu distrito sede a população era de 6.343 habitantes, distribuídos em sete bairros (figura 03) como cita Rosa (2006).

Esses bairros eram Porto de Cima, nas imediações do antigo porto; Centro, onde funciona o Fórum; João XXIII, indo desde as proximidades da Igreja Matriz Nossa Senhora da Assunção, abrangendo a região próxima ao cemitério local e a nascente do Coimbra; Dom Helvécio perto do antigo Quitiba Clube; além dos bairros São Pedro, Alvorada e Justiça, localizados na parte oeste da sede, indo desde a Praça São Pedro até as proximidades da atual escola Amarílis Fernandes Garcia.

É de notório saber como afirma Barbosa (2010) que do século XVI à primeira metade do século XX, ocorreram muitas transformações nas dinâmicas socioespaciais do município. No entanto, elas são consideradas diminutas quando comparadas àquelas ocorridas na segunda metade do século XX que serão estudadas no decorrer dessa pesquisa.

Figura 03 - Bairros de Anchieta



Fonte: IJSN (2013). Organização: Francismar C. Ferreira.

Para poder compreender a inserção de Anchieta no processo de metropolização da RMGV, faz-se necessário analisar os conceitos relacionados à dinâmica metropolitana. E após essas investigações, nos centraremos em Anchieta e em seu polo industrial.

2 O Processo de Metropolização no Brasil

2.1 A Metropolização

Nos últimos sessenta anos, o Brasil passou por um processo intenso de urbanização, com a população das cidades multiplicando-se por mais de dez e atingindo a marca de 81% da população brasileira no ano 2000. Esse processo de urbanização é descrito por Santos (2005) da seguinte maneira:

Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos 50, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número - e da população respectiva - dos núcleos com mais de 20.000 habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio de metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes). (Santos, 2005, p.77).

O fenômeno da metropolização, no século XXI, consolidou-se para Souza (2014) como um marco da urbanização alterando profundamente as relações socioeconômicas e de poder nos centros urbanos. O crescimento dos espaços metropolitanos altera profundamente a maneira de observar e interpretar as múltiplas escalas geográficas, uma vez que, as transformações de cunho social e política ocorrida são reproduzidas de forma global e manifestadas nas sociedades metropolitanas.

Há uma acentuação de elementos produzidos nos espaços urbanos, como, por exemplo, a construção de novos meios materiais com destaque para vias e edificações, as quais reforçam a materialidade espacial.

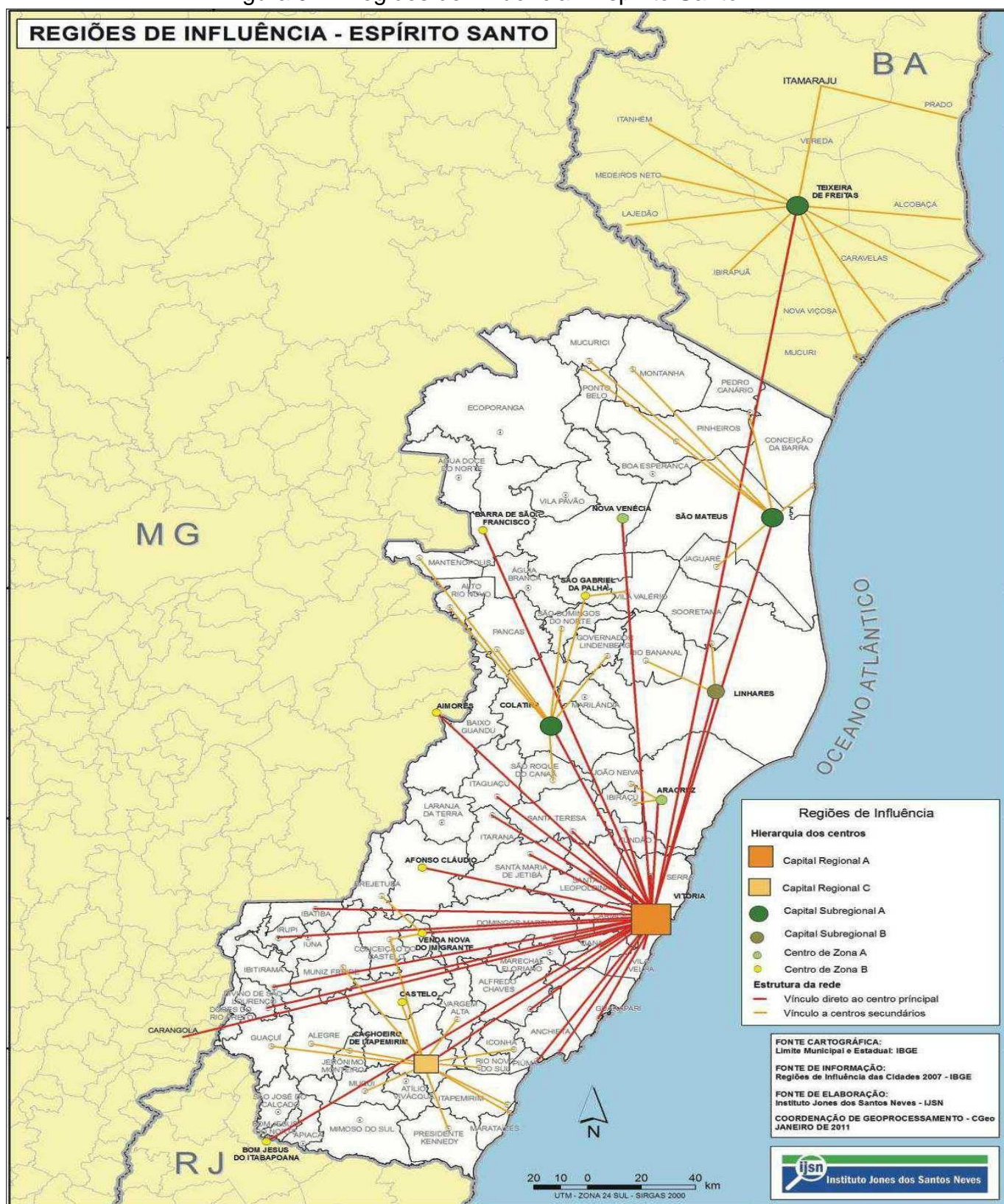
As relações dentro de uma metropolização dinâmica não se limitam apenas no deslocamento físico das pessoas, mas também da consolidação de redes imateriais de fluxos financeiros e de informações. Com isso, vivemos um novo estágio histórico da produção do espaço, que não é somente uma nova forma de urbanização, mas a construção de um modo de viver e de consumo (LENCIONI, 2013).

Quando se observa uma região metropolitana, fica nítida a constituição de uma hierarquização de poder de influência no entorno da cidade de maior concentração de serviços e capitais. Como exemplo, temos a capital Vitória e a sua centralidade dentro da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Dentro dessa perspectiva, para Corrêa (2005, p.93), a rede urbana de um determinado território condiz com uma organização espacial que revela a presença de “centros urbanos funcionalmente articulados entre si”.

Tal integração se dá dentro de um conjunto de circulação de fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, onde estes produzem reestruturações territoriais na região metropolitana, como também hierarquizações e novas especializações que se diferenciam de um centro para outro.

Figura 04 - Regiões de Influência - Espírito Santo



Fonte: REGIC/IBGE (2007). Organização: Coordenação de Geoprocessamento (CGEO)/IJSN.

Assim, a rede urbana capixaba mostrada na figura 04 se distribui também ao longo do litoral, englobando a Região Metropolitana da Grande Vitória oficialmente instituída e a Metropolitana Expandida, a qual por décadas concentrou os polos industriais e de serviços. Para Santos (1996, p.177), a rede urbana é constituída a partir de uma polarização de pontos de atração e difusão. Na rede, encontram-se os fixos, ou seja, a base técnica, a infraestrutura e os fluxos, o qual permite conexões materiais (transporte, mercadorias e capital) e imateriais (fluxo de informações).

Quando se analisa o território⁵ de Anchieta, nota-se o processo polarizador da Região Metropolitana de Grande Vitória, influenciando, enquanto forma de domínio, a política espacial do local, visto que, de acordo com Carlos (1994), há uma hierarquização do espaço a partir da dominação de centros que exercem sua função administrativa, jurídica, parcelares, cujo conjunto escapa ao indivíduo.

A concepção de Território abordada por essa dissertação segue a visão de Haesbaert (2010), o qual afirma que redes de relações de poder edificadas pela ação de agentes públicos e privados se apropriam de um território, modificando e usufruindo o mesmo, dentro de uma prática econômica (capitalista) e simbólica.

De acordo com Pereira e Furtado (org), na obra Dinâmica Urbano-Regional: Redes Urbanas e suas Interfaces (2011), o município de Anchieta está incluído junto com Nova Venécia e Aracruz na intitulada Novas Áreas Urbanas Dinâmicas. A justificativa condiz com o potencial econômico para investimentos industriais nas áreas de petróleo, gás, porto, siderúrgica e celulose (Aracruz e Anchieta), além do setor de rochas ornamentais (Nova Venécia).

⁵ O território é resultante de uma ação conduzida por um ou mais atores socioeconômicos e pode ser concebido a partir de múltiplas relações de poder. Haesbaert (2010).

Segundo a pesquisa do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional de Minas Gerais (CEDEPLAR, 2011), aproximadamente 1200 alunos se deslocam diariamente de Anchieta para Guarapari e outros municípios da RMGV, como Vila Velha e Vitória para estudarem, configurando um movimento pendular entre o município de Anchieta e a Região Metropolitana oficialmente instituída.

No período fordista, no pós-guerra, a centralização do poder político e financeiro das metrópoles permitiu o crescimento econômico dos países industrializados, mas também o crescimento das mazelas sociais. No que tange a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), a mesma para Mattos (2011) é um espaço resultante de um processo histórico de materialização de poder e das desigualdades socioeconômicas.

Por conseguinte, com a evolução do sistema capitalista passando para uma forma de acumulação flexível, as regiões metropolitanas mantiveram um certo poder, no que tange a circulação de capitais e a concentração de suas estruturas materiais, como por exemplo, fluxo de pessoas e mercadorias e não materiais, destaque para a construção de redes de informações, agindo não apenas em seu território mas em escala global.

De acordo com Paris (2004), citado no estudo, Regiões Metropolitanas ou Aglomerações Urbanas? Contribuição para o Debate no Rio Grande Do Sul (2015) há três caminhos para a compreensão do processo de metropolização. O primeiro caminho condiz com a visão de uma metropolização como forma de reprodução e acumulação do capital.

Enquanto, o segundo refere-se à instituição do ponto de vista político das regiões metropolitanas. Neste caso, a RMGV se inclui, uma vez que, a sua instituição foi de cunho político, através da ação do Estado, essa discussão será aprofundada no decorrer desse capítulo.

E, o terceiro caminho seria uma metropolização, a qual se pretende trabalhar nessa pesquisa, de cunho regional constituindo as aglomerações urbanas. Ainda, dentro do mesmo estudo, faz-se necessário diferenciar:

- a) A metropolização, a qual se compreende como um processo;
- b) A metrópole que é uma manifestação socioespacial;
- c) A região metropolitana que é o instrumento político a partir de estudos e discussões de entes federais ou estaduais.

Uma região metropolitana consiste numa área constituída de diversas funções urbanas como a indústria, comércio, práticas culturais, grandes corporações e outras. O núcleo metropolitano, com a presença de uma cidade central, acaba influenciando os núcleos urbanos no entorno, assim constituindo polos de atração, indo ao encontro do que afirma Castells (1984), uma difusão das atividades e funções no espaço e a interpenetração de atividades segundo uma dinâmica independente da contiguidade geográfica.

Nessa lógica, deve-se distinguir espaço metropolitano de região metropolitana. No primeiro caso, é a região que recebe maior influência da metrópole, produzindo e reproduzindo uma lógica de acumulação de capital oriundo de setores da economia de maior destaque, como o secundário (indústria) e o terciário (serviços) sobre o território. Já, a região metropolitana refere-se à materialização de seu território a partir do processo de metropolização que abarca espaços tanto urbanos quanto rurais em suas bordas.

Ainda dentro dessa perspectiva, Lencioni (2013) discute sobre os espaços metropolizados, afirmando que os mesmos não se limitam às bordas das regiões metropolitanas instituídas pelo estado e não se confundem com a metrópole, assim, possuindo um maior raio de ação para além dos limites oficiais da região metropolitana. Nisso, Lencioni (2013) define os espaços metropolizados como sendo aqueles que:

(...) assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole, quer dizendo respeito aos investimentos de capital, ao desenvolvimento das atividades de serviços com sua correlata concentração de trabalho imaterial; ou ainda, relacionados ao desenvolvimento das atividades de gestão e administração. (Lencioni, 2013, p.19).

A RMGV mesmo sendo uma região oficialmente institucionalizada não possui uma efetividade, uma vez que, seus órgãos como, por exemplo, o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento (Comdevit), o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento (Fumdevit) e a Secretaria Executiva, os quais serão discutidos no próximo subcapítulo, não conseguem se organizar de forma coesa por não ser um “ente federativo” (tendo autonomia) e por possuir meios fiscais e poder político incipientes.

De acordo com a obra *Série Urbana Vitória* (2014), citando o REGIC (2007), a cidade de Vitória está posicionada em relação à rede urbana, em um patamar inferior se comparada as doze regiões metropolitanas reconhecidas oficialmente pelo IBGE, influenciando a Região Metropolitana e indo até ao extremo sul do estado da Bahia. Para o REGIC (2007), as Capitais Regionais A (Cidade de Vitória) estão atualmente parcialmente relacionadas com as metrópoles, porém com uma organização de gestão metropolitana bem mais incipiente. Sendo assim, Vitória fica sob a influência do Rio de Janeiro e de outras cidades como Belo Horizonte e São Paulo.

De acordo com o Observatório das Metrópoles, Regiões Metropolitanas (2010), as primeiras regiões metropolitanas foram instituídas em 1973, por Lei Federal Complementar 14, embasada na Constituição de 1967. A partir da Constituição Federal de 1988, as discussões para a organização de uma região metropolitana foram transferidas do governo federal para os estados. No nosso país, atualmente, existem 35 regiões metropolitanas oficiais e três Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico⁶ (RIDE).

O Brasil não possuía uma política única de gestão das regiões metropolitanas até a aprovação do Estatuto das Metrópoles. Portanto, segundo Moura (2015), a Lei Federal número 13.089/2015, de 12/01/2015, que instituiu o Estatuto das Metrópoles, colocou em relação a relevância das Regiões Metropolitanas (RMs) e dos Aglomerados Urbanos (AUs) frente aos interesses de atores políticos locais e tradicionais até então intocados em suas posições de conforto.

Esse estatuto abre a oportunidade de discussões mais complexas e aprofundadas a respeito da metropolização brasileira, da constituição e gerência de políticas conjuntas de integração das RMs e AUs.

Em síntese, há três importantes estudos com classificações distintas para a compreensão da rede urbana no Brasil. Destaca-se, o estudo "Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil" (IPEA, 2002); o "REGIC" (IBGE, 2007) e o trabalho "Hierarquização e diferenciação dos espaços urbanos" (Observatório das Metrópoles, 2009). Com isso, discutem-se alguns conceitos apresentados nesses estudos no quadro 01 e representados nas figuras 05, 06 e 07.

⁶ Criada pela Lei Federal 11.445/2007, a RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento) é um conceito para áreas de conurbação metropolitana de municípios distintos que compartilham espaços em regiões de Estados da Federação diferentes.

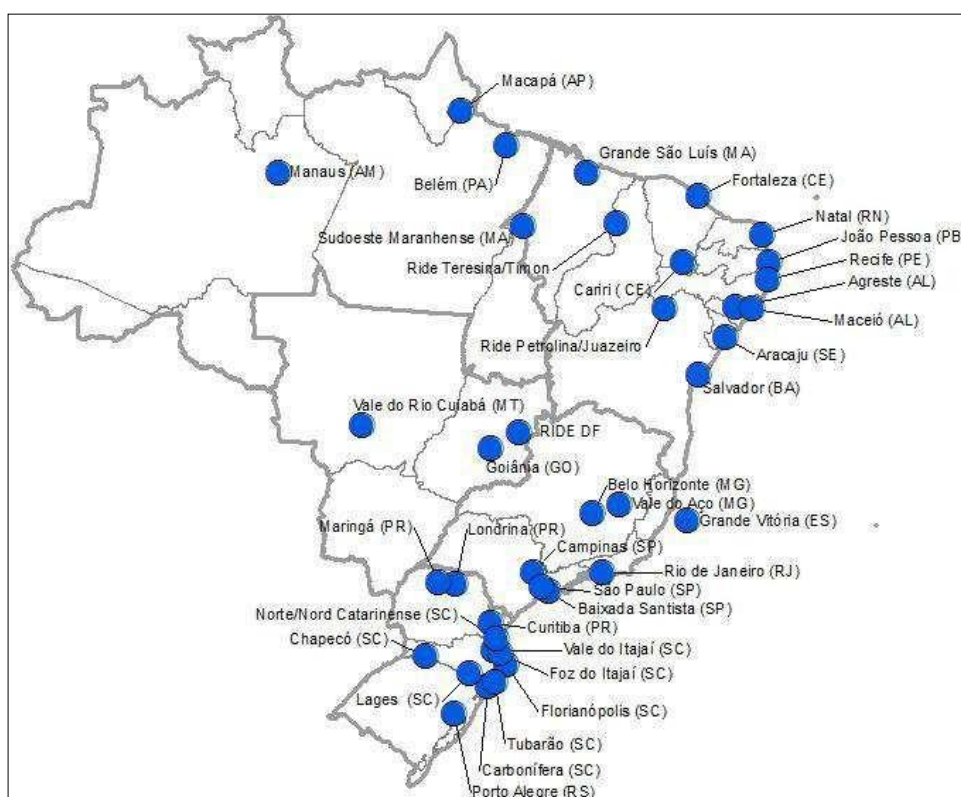
Quadro 01-Diferentes Estudos de Alguns Conceitos Ligados a Hierarquia Urbana Brasileira

Metrópoles Globais, Nacionais e Regionais	Estes três estratos superiores da rede urbana são integrados por treze centros urbanos, que, à exceção de Manaus, estão localizados em aglomerações urbanas, sendo que a maioria deles se desenvolveu a partir de um núcleo, uma capital de estado, exceto Campinas. Para estes estratos da rede urbana identificou-se, ainda, a ocorrência de complementaridade funcional entre os centros e as periferias, sendo que tais centros exercem fortes funções polarizadoras, além de que, especialmente, as aglomerações se articulam sempre com algum grau de contiguidade, muitas vezes ao longo de eixos viários. (IPEA, 2002).
Metrópoles	São doze principais centros urbanos do país, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta. (IBGE, 2007).
Aglomeração Metropolitana (ou área metropolitana)	Corresponde à mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas a área do município central. A densificação de atividades e populações acontece nas áreas metropolitanas (Observatório das Metrópoles, 2009).
Região Metropolitana (RMs)	É uma porção definida institucionalmente no Brasil. As nove RMs institucionalizadas pela Lei 14 e 20/73 ou as atuais definidas pelas legislações dos estados brasileiros, com finalidade, composição e limites determinados. (Observatório das Metrópoles, 2009). Dentro dessa classificação citada logo acima, a Região Metropolitana da Grande Vitória acaba se materializando apenas no seu campo institucional, não possuindo dimensões de uma metrópole.

Fonte: IBGE (2007), IPEA (2002), Observatório das Metrópoles (2009).

Organização: Leonardo Martins Perozini.

Figura 05 - Regiões Metropolitanas Segundo o Observatório das Metrópoles (2010)



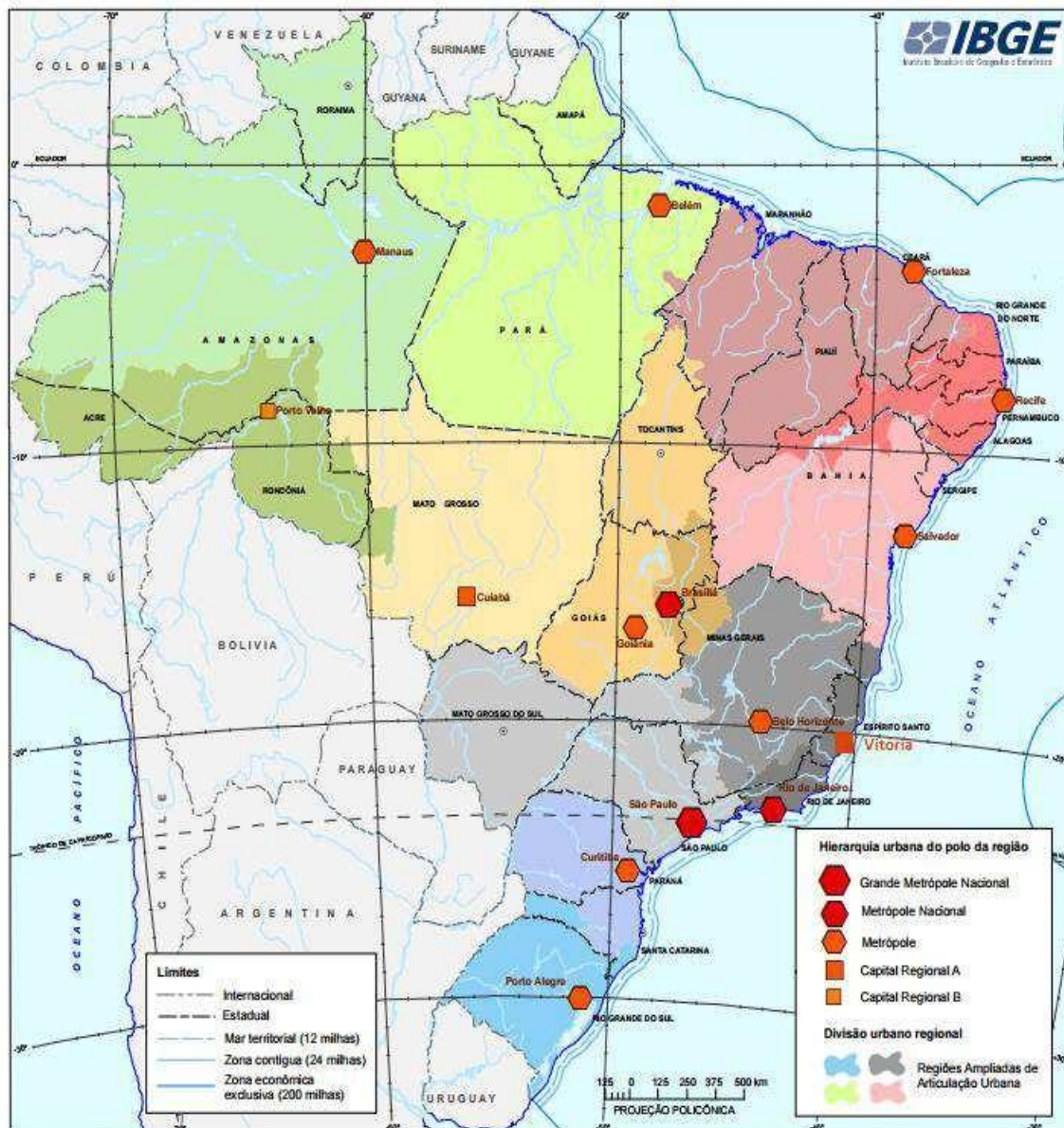
Fonte: Observatório das Metrópoles (2010).

Figura 06 - Regiões Metropolitanas Segundo o IPEA (2002)



Fonte: IPEA (2002).

Figura 07 - Regiões Metropolitanas Segundo o Regic (2007)



Fonte: Regic / IBGE (2007).

Há uma importante observação a se fazer a respeito da discussão de tentar organizar a complexa rede urbana brasileira. Cada estudo como mostrado na figura 05 (Observatório das Metrópoles), na figura 06 (IPEA) e na figura 07 (Regic) aborda métodos, denominações e períodos diferentes na organização de cada classificação.

Por exemplo, no IPEA (2002), as cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro são classificadas como Metrópoles Globais. Já, no REGIC (IBGE, 2007), a cidade de São Paulo é classificada como Grande Metrópole Nacional. Enquanto o Rio de Janeiro e Brasília, como Metrópoles Nacionais. Trazendo a discussão para a escala local da pesquisa, Vitória que é a cidade polarizadora da RMGV, o IPEA (2002) a denomina como Centro Regional, enquanto o REGIC (2007) a considera uma Capital Regional A e o Observatório das Metrópoles (2010) a designa como Região Metropolitana.

Essa série de classificações regionais diferentes se aplica a cidade de Vitória, centro da Região Metropolitana oficial, como pode se observado na tabela 02 essas classificações podem dar significados diferentes à região, pois envolvem critérios diferentes, em particular baseados, no caso do IPEA (2002) e do REGIC do IBGE (2007) na perspectiva de regiões de influência, de influência das cidades sobre um determinado território, daí se retirando uma hierarquia de centros. O Observatório das Metrópoles utilizando critérios de outra ordem, chegou à conclusão diferente, confirmando a denominação oficial de Região Metropolitana para a Região de Vitória.

Tabela 02 - Vitória Segundo Diferentes Estudos Regionais

Cidade	IPEA (2002)	REGIC (2007)	Observatório das Metrópoles (2010)
Vitória	Centro Regional	Capital Regional A	Região Metropolitana

Fonte: IPEA (2002), REGIC (2007) e Observatório das Metrópoles (2010).
Organização: Leonardo Martins Perozini

A transferência de competência da União para os estados a respeito da criação de regiões metropolitanas, não se constituiu numa estratégia eficaz. Tal afirmação é reforçada por Garson (2009), na sua obra intitulada, *Regiões Metropolitanas: Por que elas não Cooperam?* o autor afirma que foram feitas apenas adequações constadas na constituição federal e pouca coisa prática foi aplicada. Segundo, ele:

Numa perspectiva mais ampla, no entanto, a gestão metropolitana ganhou complexidade adicional, entre outros fatores, em virtude de efeitos perversos decorrentes da grande autonomia municipal após a constituição de 1988: a competição fiscal, o neolocalismo e as dificuldades adicionais de coordenação interinstitucional. (Garson, 2009, p.105).

Tal fato recorrente aos processos de constituição e validação das Regiões Metropolitanas foi percebido também durante a evolução da Região Metropolitana da Grande Vitória, no desenvolvimento da pesquisa que será abordado a partir de agora.

2.2 A Região Metropolitana da Grande Vitória

2.2.1 Histórico

No Brasil vigorava o Estado Novo de Getúlio Vargas em 1937. A Constituição Federal (CF-1937) definiu a possibilidade de agrupamentos de municípios para a prestação de serviços comuns. Posteriormente, com a Lei Complementar (LC) nº 14 / 1973 as primeiras oito regiões metropolitanas foram criadas. Quando se aborda o histórico da instituição da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), o Espírito Santo, em 1970, destoava do crescimento urbano da região Sudeste. Nessa época, o estado não tinha um centro urbano de destaque para ser inserido nas primeiras Regiões Metropolitanas.

Tal situação decorrente de uma economia agrária baseada na produção cafeeira de cunho familiar até a década de 1950, onde a população capixaba se concentrava na zona rural. Nesse sentido, de acordo com Mattos (2011), a cidade de Vitória teve um crescimento lento e manteve um aspecto colonial baseado na exportação do café pelo Porto de Vitória.

A crise no setor cafeeiro iniciada nos anos 50, do século passado e a reestruturação econômica com a implantação dos “Grandes Projetos Industriais” a partir de 1970, mudaram profundamente as estruturas socioeconômicas e demográficas dos municípios da Grande Vitória.

Com a liberação de mão de obra devido a Política de Erradicação dos Cafezais e o incentivo a industrialização, o perfil populacional da Grande Vitória acaba se alterando como mostra a tabela 03.

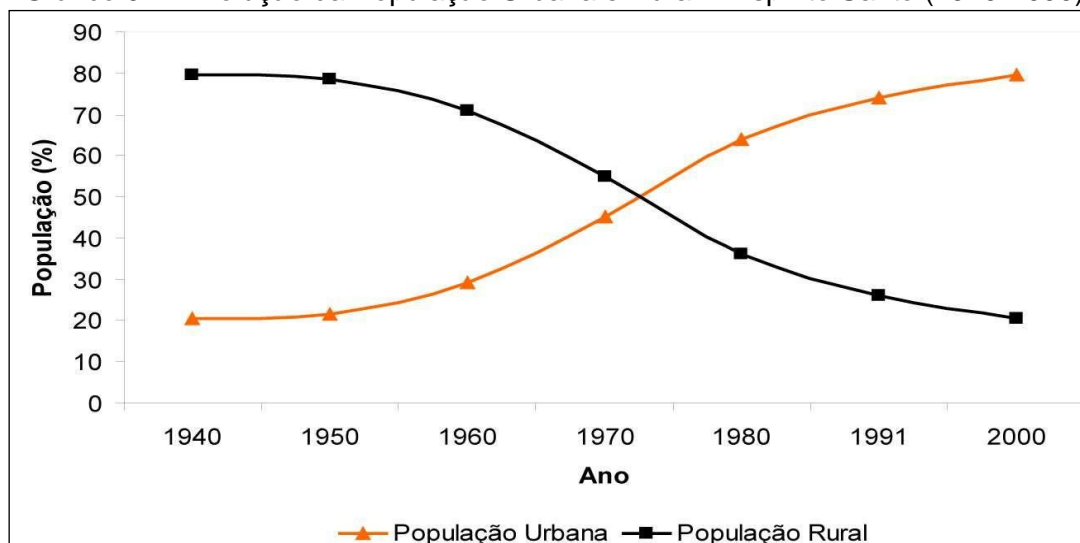
Tabela 03 - População Total dos Municípios da RMGV (1970-2010)

Município	1970	1980	1991	2000	2010
Cariacica	101.422	189.099	274.532	324.285	348.738
Fundão	8.170	9.215	10.204	13.009	7.025
Guarapari	24.105	38.500	61.719	88.400	105.286
Serra	17.286	82.568	222.158	321.181	409.267
Viana	10.529	23.440	43.866	53.452	65.001
Vila Velha	23.742	203.401	265.586	345.965	414.586
Vitória	133.019	207.736	258.777	292.304	327.801
RMGV	418.273	753.959	1.136.842	1.438.596	1.687.704
ES	1.599.324	2.023.338	2.600.618	3.097.498	3.514.952
RMGV/ES (%)	26,2	37,3	43,7	46,4	48,0

Fonte: IBGE (2010). Organização: Lora (2012).

Pela tabela 03 percebe-se o crescimento gradativo da população capixaba durante entre 1971-2010. O intenso deslocamento populacional no estado do Espírito Santo foi decorrente, inicialmente, da migração rural-urbana, iniciada a partir de 1950. Isso, devido à crise da matriz econômica lucrativa do estado, no caso o café. De acordo com Castiglioni (1994), em 1950 as atividades agrícolas constituíam o suporte da economia do estado: 79,19% da população vivia na zona rural, cujas atividades ocupavam 70% da população ativa do estado.

Gráfico 01 - Evolução da População Urbana e Rural – Espírito Santo (1940-2000)



Fonte: Registros censitários do IBGE (1940-2000). Organização: Mattos (2011)

Pelo gráfico 01, pode ser observado que no início dos anos 60 a população urbana começa a ter um crescimento em relação à rural. Segundo Castiglioni (1994), os anos 60 registraram as maiores taxas de crescimento da Grande Vitória, da ordem de 7,91% devido à crise do setor cafeeiro e as modificações da economia local. A partir da implantação dos “Grandes Projetos Industriais”, o estado passou por uma transição de uma economia agroexportadora para uma industrial, operando as transformações socioeconômicas no campo da economia local e de mercado.

Elas provocaram profundas alterações, como por exemplo, a desconcentração dos postos de trabalho até então localizados em sua grande maioria na zona rural que foram deslocados para a região metropolitana e a atração de trabalhadores de outras cidades para a construção dos polos industriais no estado do Espírito Santo, configurando uma migração urbana-urbana a partir dos anos 80. Com isso, a população residente na Grande Vitória passou de 14% do total do Estado em 1960 para 40,92% em 1991. (CASTIGLIONI, 1994).

É de suma importância observar também a participação da migração inter-regional na composição da população do estado e da região metropolitana. De acordo com o Instituto Jones dos Santos Neves (2011), de cada 100 moradores da Grande Vitória, 20 nasceram em outros estados do país. Destaque para os mineiros (12%), seguidos dos baianos (8,1%), cariocas (3,6%) e paulistas (2,2%). Em menor proporção, vieram os paranaenses (0,6%), cearenses (0,5%), alagoanos (0,3%), amapaenses (0,2%), rondonenses (0,2%) e sergipanos (0,2%).

Conforme afirma Dota (2016a), o fluxo migratório entre o Espírito Santo e as outras Unidades da Federação, tanto de imigrantes quanto de emigrantes, são maiores nos estados vizinhos, como Minas Gerais, a Bahia e o Rio de Janeiro. Nesse sentido, o fator da proximidade inserida nas discussões das “Leis de Migração”, de Ravenstein (1885) explica a maior migração de pessoas para o Espírito Santo a partir dos estados vizinhos.

Assim, conforme Abe (1999), a RMGV possui uma variedade de formas espaciais como indústrias, shoppings, áreas residenciais, comércio em geral e dentre outras que torna a região metropolitana um polarizador regional, logo, um centro de atração de pessoas.

Recentemente, segundo Lira, Junior, Monteiro (org), na obra, Vitória: Transformações da Ordem Urbana (2014), no estado do Espírito Santo, 83,4% de sua população residia em áreas consideradas urbanas altamente concentradas como a RMGV oficial. Esta, formada por sete municípios, a saber, Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana, Serra, Fundão e Guarapari, totalizando 48% da população capixaba. Ainda, a região metropolitana concentra 63% do Produto Interno Bruto (PIB) do estado, além de exercer uma centralidade diante da concentração da população que vive e se desloca por ela, abarcando uma gama de fluxos financeiros, de mobilidade e de decisão política.

A partir desse momento, a discussão abordará a constituição histórica da implementação da Região Metropolitana da Grande Vitória e as dificuldades de se construir uma integração sólida entre os municípios integrantes.

2.2.2 A Institucionalização da Região Metropolitana da Grande Vitória

A primeira iniciativa de tentar instituir um Aglomerado Urbano no estado do Espírito Santo partiu da aprovação da Lei Estadual nº 3.176 / 1977, a qual criava a Microrregião da Grande Vitória (RMGV), formada pelos municípios de Vitória, Cariacica, Serra, Viana e Vila Velha.

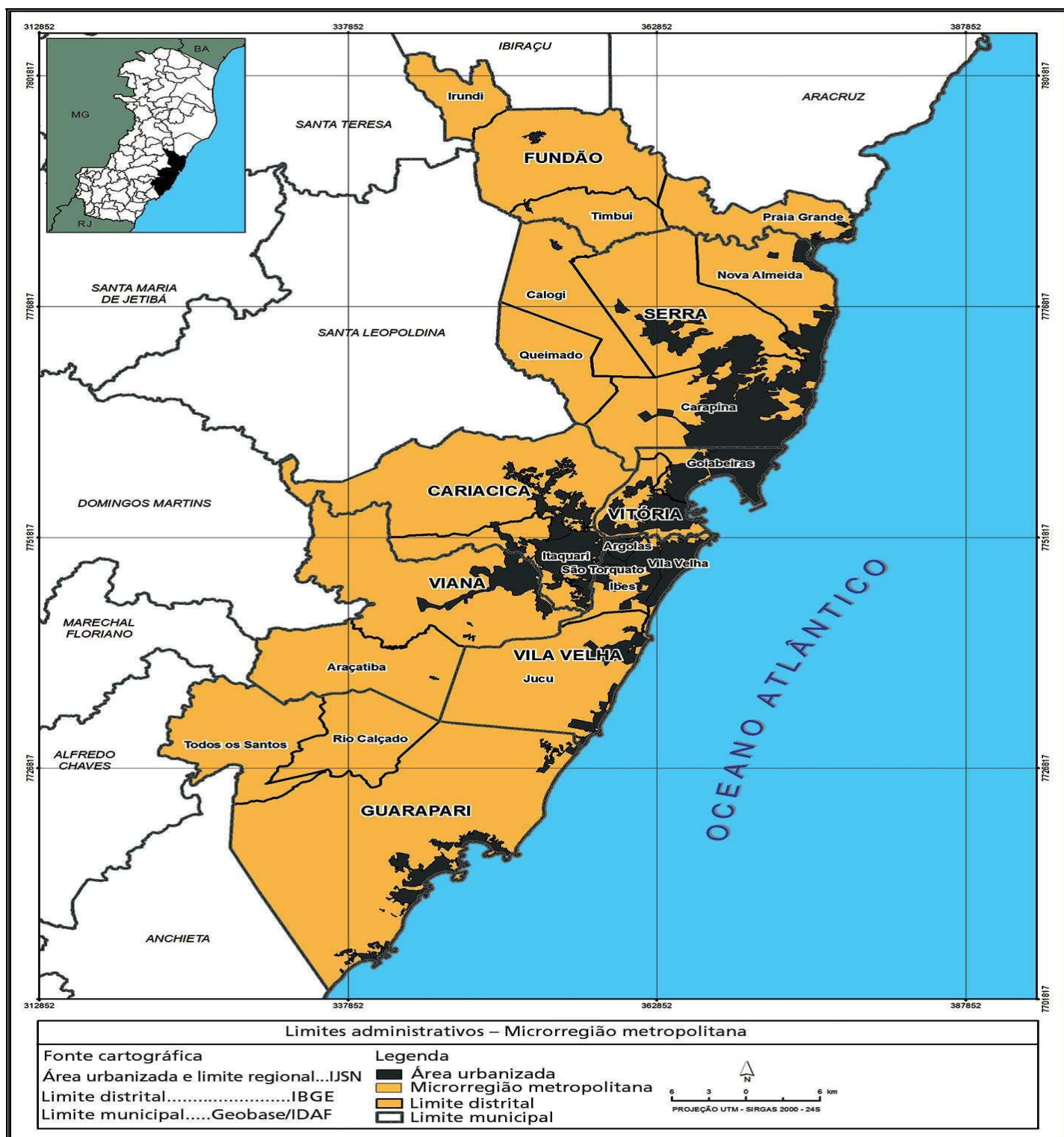
Após a constituição da Microrregião em 1977, tornou-se necessário o estabelecimento do Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (CODIVIT), formado pelo governador do estado, por três secretários de estado, por cinco prefeitos municipais e pelo diretor superintendente da Fundação Jones dos Santos Neves (FJSN) - atual Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), órgão destinado ao apoio técnico e administrativo.

Entretanto, a gestão encontrava barreiras nas especificidades técnicas e políticas dos municípios. Assim, impedindo um planejamento integrado entre esses entes no que tange a tomada de decisões políticas.

Após a Constituição Federal de 1988 repassar para os estados o direito de estabelecer regiões metropolitanas, a Constituição do Estado do Espírito Santo abriu o caminho para a aprovação de uma Região Metropolitana. Sendo assim, em 1990 foi assinado um Protocolo de intenção com o objetivo de elaborar o processo de planejamento e gestão metropolitana.

Prosseguindo, através da lei Complementar nº 58, em Fevereiro de 1995, é constituída a Região Metropolitana de Grande Vitória. Inicialmente, aglutinando os municípios conurbados de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana. Posteriormente, como é citado por Costa e Tsukumo (org), na obra 40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil (2013), em 08 de julho de 1999, a Lei Complementar nº 159 incluiu o município de Guarapari na RMGV. Enquanto, em 21 de junho de 2001, por meio da Lei Complementar nº 204, por iniciativa da Assembleia Legislativa, o município de Fundão passou a pertencer a RMGV como mostra a figura 08.

Figura 08 - Região Metropolitana da Grande Vitória



Fonte: Coordenação de Geoprocessamento (CGeo) do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) (2011). Organização: IJSN (2011).

Ainda dentro do campo jurídico, a Lei Complementar nº58 / 1995 incentivou a construção de um modelo de Gestão para a região metropolitana. Foi estabelecido o Conselho Metropolitano da Grande Vitória (CMGV), constituído pelo governador do estado e pelos prefeitos dos municípios inseridos na região metropolitana.

Dentro do que é proposto pela lei citada acima, Costa e Tsukumo (org), na obra 40 anos de Regiões Metropolitana no Brasil (2013), o CMGV era mais deliberativo no seu campo de ação e deveria seguir as decisões tomadas durante as discussões do Comitê de Planejamento Metropolitano da Grande Vitória (CPMGV). Sendo embasado pelo Artigo 7º da LC nº 58/1995:

Artigo 7º – Em suas deliberações o CMGV, deverá considerar as proposições do Comitê de Planejamento Metropolitano da Grande Vitória (CPMGV), constituído pelo secretário de estado de Ações Estratégicas e Planejamento (Seplae), pelos secretários municipais de Planejamento ou representantes indicados pelos prefeitos, por um representante da assembleia legislativa, por um representante da Câmara de Vereadores de cada município integrante da RMGV, por um representante do movimento popular de cada município da RMGV e um representante do movimento popular do estado e seus respectivos suplentes.

§ 3º – O CPMGV poderá constituir Câmaras Técnicas Metropolitanas (CTM), compostas por representantes do estado, dos municípios e da sociedade civil e serão definidas e regulamentadas por resoluções do CPMGV. (Espírito Santo, 1995).

Seguindo os mesmos problemas de gestão institucional do CODEVIT, o CPMGV organizou apenas cinco reuniões e ainda, apenas de caráter informal. Diante desse quadro que limitava as ações políticas dentro da Região Metropolitana, a Lei Complementar nº 204/2001 excluiu o CPMGV e ampliou o número de integrantes do Conselho Metropolitano do Grande Vitória passando para dezessete membros, os quais seriam indicados pela assembleia legislativa e depois aprovados pelo governador do estado.

Com o aumento desses entes no Conselho Metropolitano e os interesses particularistas dos mesmos, houve uma limitação no raio de ação do conselho no que tange a elaboração de políticas públicas e de planejamento integrado.

De acordo com Venerano (2007), no ano de 2004 foi proposta mais uma alteração do modelo de gestão da região metropolitana pelo governo estadual na tentativa de repensar uma melhor forma de participação dos municípios. Diante dessa realidade, em 2005, a Lei Complementar nº 318 estabeleceu o Conselho Metropolitano da Grande Vitória (COMDEVIT) e o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (FUMDEVIT). Outra mudança importante foi à inserção do Instituto Jones dos Santos Neves como parte integrante da Secretaria Executiva do COMDEVIT e de administração financeira do FUMDEVIT. Estruturalmente, o COMDEVIT é formado por dezessete membros, sendo sete indicados pelo Estado, um de cada município integrante da Região Metropolitana de Grande Vitória e três da sociedade civil.

No entanto, o COMDEVIT funciona mais como uma agência de estudos de elaboração de planos que dão diretrizes de gestão, mas com uma organização fraca e de ações não obrigatórias. O que poderá se alterar com o recente aprovado Estatuto das Metrôpoles, pois o mesmo cita a necessidade de um apoio da União ao “desenvolvimento urbano” se houver um “plano de desenvolvimento integrado”, conforme previsto em lei (MOURA, 2015, p.03). Além disso, deve contar com a participação da sociedade civil e da população na elaboração do plano, segundo o artigo 12, da Lei Federal número 13.089/2015, de 12/01/2015.

A nota técnica 48, do Instituto Jones dos Santos Neves, denominada O Estatuto da Metrôpole e a Região Metropolitana da Grande Vitória (2015), aborda a Lei nº13089/15 que institui o Estatuto da Metrôpole, o qual estabelece:

Diretrizes para (i) o planejamento, (ii) a gestão e a (iii) execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos Estados; Normas gerais sobre o (i) Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, e (ii) outros instrumentos de governança interfederativa e Critérios para o apoio da União a ações que envolvam a governança interfederativa no campo do Desenvolvimento Urbano. (Brasil, 2015).

E poderíamos acrescentar que a RMGV é uma Capital Regional A, segundo o Regic (2007), esse sendo o critério mínimo para se definir uma “região metropolitana”.

Essa mesma nota do IJSN (2015) cita que analisando a RMGV pela óptica do Estatuto das Metrôpoles no que tange a gestão, a RMGV apresenta duas das três condições contidas no estatuto, como a formalização e delimitação, mediante lei complementar estadual e a estrutura de governança interfederativa própria. Obviamente é um marco o estatuto da metrópole, mas percebe-se ainda a necessidade de ajustes para a adequação total as suas exigências.

Então, faltaria estabelecer o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) que em 2017 está sendo debatido pelo IJSN. O Estatuto das Metrôpoles torna obrigatória a participação social para estabelecer o PDUI. Um dos aspectos imposto pelo Estatuto das Metrôpoles em seu artigo 12 corresponde:

(...) as diretrizes quanto à articulação dos Municípios no parcelamento, uso e ocupação no solo urbano. (Estatuto das Metrôpoles, Arti.12, § 1º, III, 2017).

Sabemos quão complicado em área de Região Metropolitana são os aspectos fundiários. Como se interroga Moura (2005).

(...) até que ponto essa regulação supramunicipal colide com a autonomia constitucional dos municípios para o ordenamento territorial? (Moura, 2005, p.05).

Mesmo com as mudanças propostas pelo Estatuto das Metrôpoles, as especificidades de cada município somadas aos interesses políticos particulares dos seus membros, a gestão metropolitana tornou-se uma tarefa complexa como Fernandes Junior (2004), discute:

O processo de metropolização tem lógica própria à medida que desrespeita tradicionais limites administrativos constitucionalmente assegurados e reconhecidos dos municípios para formar a grande área urbana, faz com que esses mesmos municípios sejam atropelados por um processo que tem lógica própria e que os une de maneira indissociável, criando problemas comuns que só podem ser resolvidos de maneira coletiva, de tal sorte que os problemas metropolitanos não podem ser solucionados somente pela atuação isolada de cada município, tampouco pelo somatório dessas ações locais, devendo-se pensar a questão de maneira integrada, colegiada e orgânica. (Fernandes Junior, 2004, p.71).

Nesse sentido, o Projeto Governança Metropolitana, do IPEA (2012), através de entrevistas com membros ligados aos órgãos gestores locais, identificou os principais pontos negativos que impedem a articulação na RMGV:

- Falta de diálogo entre os entes municipais e estaduais com as comunidades;
- Falta de conhecimento das especificidades dos municípios integrantes da região metropolitana por parte dos gestores;
- Diminuta participação popular nas discussões a respeito dos problemas socioeconômicos e políticos da região metropolitana;
- Ausência de uma identidade dos gestores para com a região metropolitana, uma vez que, muitos não são originários do município ou do estado.

A partir dos pontos citados acima se constata que apenas o caráter legal da institucionalização da região metropolitana não é garantia de sua total funcionalidade. Assim, as decisões de políticas públicas tomadas acerca dos serviços essenciais básicos como saúde, educação, segurança, transporte e habitação tornam-se pontuais e não de forma integrada entre os municípios.

Concluindo, após a constatação da realidade do atual modelo de Gestão Metropolitana, há urgentemente a necessidade de trazer para o cerne das discussões e fomentar na consciência dos gestores o conhecimento para a compreensão em longo prazo das especificidades políticas econômicas e sociais existentes na Região Metropolitana da Grande Vitória que dificultam a construção de uma Governança Metropolitana eficaz. A expectativa é que com a implementação do Estatuto das Metrôpoles ocorram as mudanças necessárias para mudar o atual cenário metropolitano local.

Após a discussão dos processos de metropolização e constituição da Região Metropolitana da Grande Vitória, ainda dos limites institucionais de sua frágil integração, o caminho para a continuidade dessa dissertação será analisar o município de Anchieta a partir das teorias da geografia econômica, principalmente de Perroux (1967, 1977), diante da possibilidade de um projeto de um polo de serviços, como também da presença da Samarco, dos dados coletados em órgãos governamentais (microdados do IBGE), municipais (fluxo financeiro e de veículos) e da pesquisa de campo em Anchieta junto a alguns gestores e comerciantes locais. Isso permitirá fazer a conexão de Anchieta com a RMGV.

3 A Industrialização do Litoral Sul da Região Metropolitana da Grande Vitória Expandida: O Projeto do Polo Industrial de Anchieta

3.1 O Litoral e a sua Apropriação

Após os primeiros anos de colonização a partir do século XVI, a formação do território brasileiro tem como ponto de partida a ocupação do litoral pelos portugueses.

A exploração de recursos naturais da primeira natureza (vegetais e minerais) seguia uma estratégia onde centro de médio e grande porte enviava de portos a produção da hinterlândia⁷ para a colônia, no caso Portugal, configurando para Moraes (1999), uma bacia de drenagem de produtos.

Diante dessa realidade, as cidades localizadas no litoral concentravam as atividades produtoras e relacionava apenas com o comércio exterior, relegando o restante do território brasileiro. Assim, há a formação de uma economia em Arquipélago, revelando uma intensa presença de centros urbanos próximo a costa, enquanto o interior ficava despovoado, como afirma Moraes (1999):

Vastas extensões do litoral permanecem isoladas ou pouco ocupadas. Estas serão tradicionalmente áreas de refúgio de tribos indígenas e de escravos fugidos, que acabam por instalar pequenas comunidades envoltas em gêneros de vida rudimentares, voltadas para o autoconsumo. (Moraes, 1999, p.34).

Nesse sentido, o litoral é inserido dentro da engrenagem capitalista, indo ao encontro da lógica de produção e de atividade econômica discutida por Caio Prado Junior (1942), onde o mesmo usa a expressão “sentido colonial”. Tal termo condiz com a aquisição de terras para a organização e produção capitalista voltada para o mercado externo.

A partir do século XVI, do litoral brasileiro, exportavam-se matérias primas para a Europa, através de portos, alimentando uma economia já globalizada que necessitava para a produção de bens que agregavam valor, os quais eram revendidos a um preço bem maior do que as commodities compradas, garantindo a manutenção do “sentido colonial” de dominação dos países colonialistas em relação as suas colônias.

⁷ O conceito de hinterlândia, aqui, consiste numa área subordinada economicamente a um centro urbano. (Correa, 1999).

Prosseguindo, no século XX, percebe-se em sua extensão um reduzido desenvolvimento econômico no que se refere à atividade industrial e turística. Esse quadro começaria a ser alterado a partir de 1940 com a ampliação da ferrovia Vitória-Minas, permitindo o transporte de minério de ferro de Itabira para o porto de Vitória, visando à exportação para o mercado externo. A importância das ferrovias nos séculos XIX e XX para Moraes (1999) condiz com a facilidade de escoamento de bens dos núcleos produtores e de levar a atividade industrial e a urbanização para o interior do território, distanciando da linha de costa.

Durante o período da Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), o governo brasileiro capitalizou-se através de empréstimos estrangeiros, principalmente dos Estados Unidos, que foram investidos, na construção no ano de 1941, da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, no estado do Rio de Janeiro.

Por conseguinte, a criação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), no período de governo de Getúlio Vargas, visava instituir no país um projeto industrial no ramo de siderurgia nos estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Como cita Zanutelli (2014c, no prelo), o estado do Espírito Santo também foi contemplado com a criação da Companhia de Ferro e Aço de Vitória (COFAVI), localizada no município de Cariacica.

É no período pós-guerra que viria uma maior ocupação do litoral na mesma proporção do aumento das somas de investimentos estrangeiros como, por exemplo, de japoneses e europeus, dentro de uma perspectiva de governo baseado no desenvolvimentismo a todo custo. Assim, a modernização do país foi nos moldes das exigências do capital estrangeiro.

No início do ano de 1970, o Plano Nacional de Desenvolvimento⁸ PND I (1972-1974) e PND II (1975-1979) juntamente com os Grandes Projetos Industriais foi uma resposta a necessidade de reestruturação econômica após a crise cafeeira, onde o estado foi contemplado dentro de uma política nacional desenvolvimentista do Governo Militar.

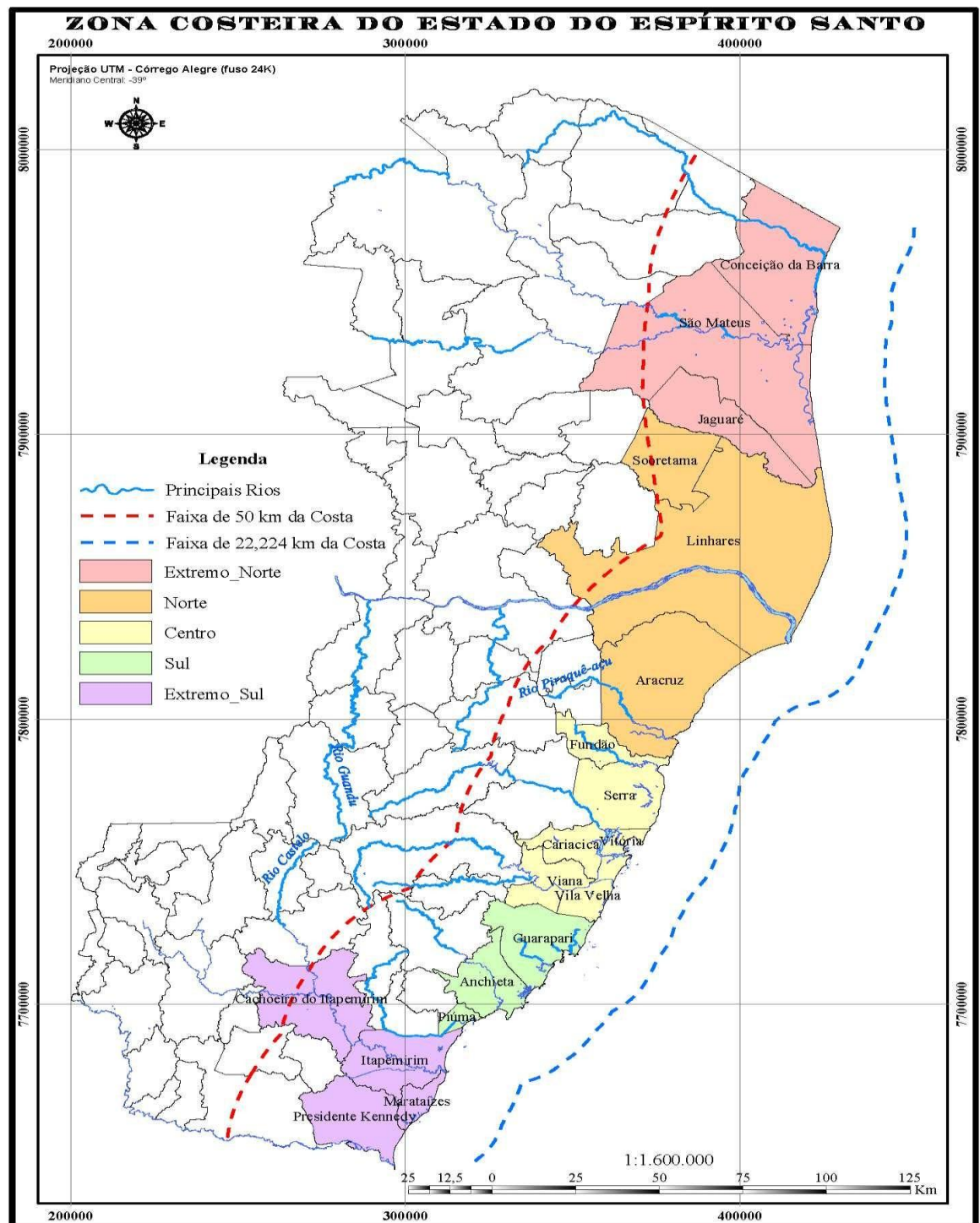
Ao longo da história viu-se a importância do litoral brasileiro diante de sua vasta extensão de 8500 km, com a presença de uma gama de variedades de feições como as praias e baías. A Zona Costeira, segundo Moraes (1999, apud Zanotelli, 2014c, no prelo) é definida como:

A zona costeira não é sempre uma unidade natural evidente que circunscreva em todas as áreas litorâneas um espaço padrão naturalmente singularizado. Nesses casos ou diante de outras finalidades, há que se buscar critérios alternativos aos do quadro natural, e estes serão obviamente tomados da vida social. (Moraes, 1999, apud Zanotelli, 2014c, p.02).

Como no passado, o litoral brasileiro, continua de suma importância para o país, como afirma o Atlas Geográfico Escolar das Zonas Costeiras e Oceânicas do IBGE (2011). Isso, porque a zona costeira do país concentra 25% de sua população, além da presença de grandes cidades e regiões metropolitanas como a Região Metropolitana da Grande Vitória. E podem ser observadas também altas taxas de urbanização nos municípios localizados na zona costeira variando de 80 a 100%.

⁸ O Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) foi um plano econômico brasileiro que tinha como objetivo de preparar uma infraestrutura básica em áreas estratégicas como siderurgia, telecomunicações, transportes e petroquímica.

Figura 09 - Zona Costeira do Estado do Espírito Santo



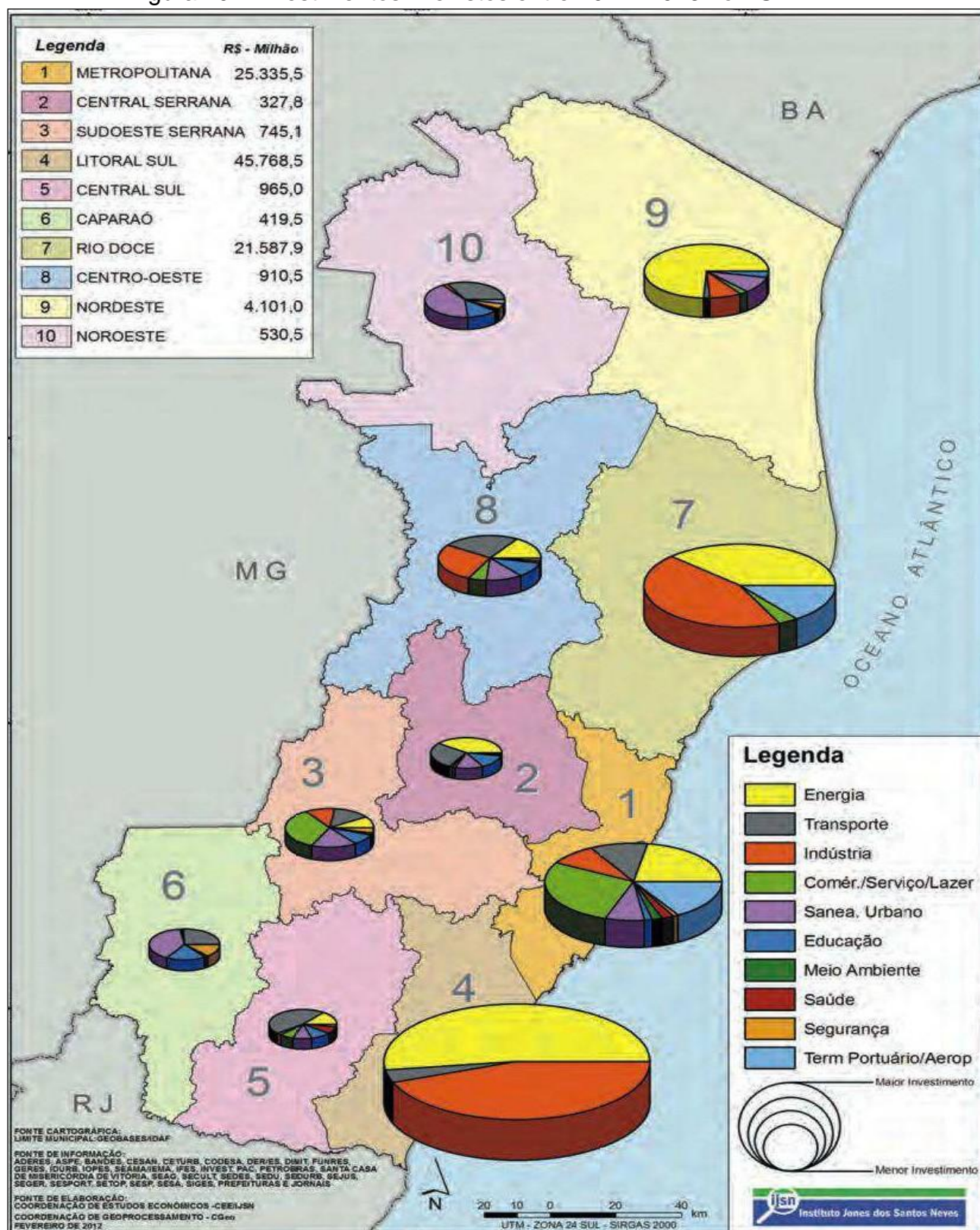
Fonte: IEMA. Acesso em 10 de Julho de 2016.

No que tange a Zona Costeira do Espírito Santo (Figura 09), a mesma se localiza na faixa de 50 quilômetros da costa assumindo uma importante posição para a economia local e para o planejamento de gestão governamental, uma vez que, existem 19 municípios inseridos nela, inclusive da região metropolitana de Vitória, concentrando 59% da população do estado. Além de grandes empreendimentos industriais, como por exemplo, a Samarco S/A, no município de Anchieta.

Na zona costeira do Espírito Santo se destaca a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) e a mesma Expandida (RMGV-E). Essa última possui uma área de 4.140 km², e tem uma extensão de linha costeira contínua de aproximadamente 180 quilômetros do norte ao sul do estado. (ZANOTELLI, 2014c, no prelo).

Diante do potencial de exploração econômica da zona costeira capixaba e de sua extensão, os projetos industriais até então concentrados na região metropolitana são deslocados, também, para outras regiões do litoral do Espírito Santo. Segundo, o estudo do Instituto Jones dos Santos Neves intitulado Implantação de Projetos de Grande Porte no Espírito Santo: Análise do Quadro Socioeconômico e Territorial na Fronteira de Expansão Metropolitana Sul Capixaba (2011), o Plano Estratégico ES 2025, visava a descentralização da economia capixaba, com especial atenção às polaridades emergentes de Anchieta e Aracruz que acolheram alguns investimentos industriais.

Figura 10 - Investimentos Previstos entre 2011- 2016 no ES



Fonte: Investimentos Anunciados para o Espírito Santo 2011-2016. Organização: Coordenação de Geoprocessamento (CGEO) / IJSN-2012.

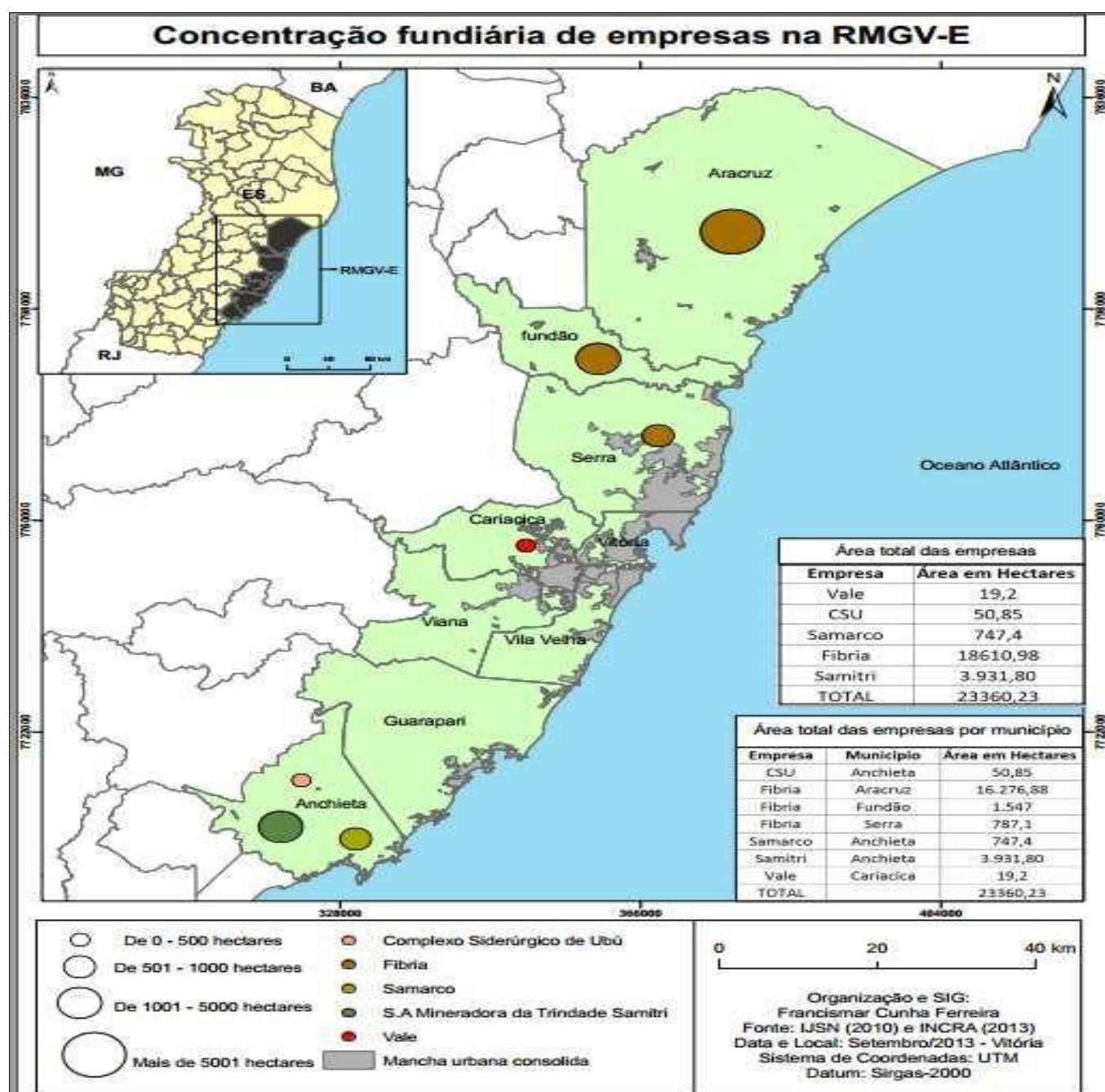
No período de 2011-2016, dos R\$ 100,7 bilhões de investimentos anunciados para todo o Estado, de acordo com a figura 10, a microrregião Litoral Sul, onde se localiza o município de Anchieta, absorveu a maior parcela com 45,8%, o que representa R\$ 45,8 bilhões dos investimentos concentrados nas atividades de Extração de Petróleo e Gás Natural, Metalurgia e Extração de Minerais Metálicos. Em seguida encontra-se a microrregião Metropolitana, que participa com 25,3% e representa o equivalente de R\$ 25,3 bilhões. Isso vem demonstrar a expansão dos fluxos de investimentos para áreas além da região metropolitana oficial. (IJSN, Investimentos Anunciados para o Espírito Santo 2011-2016, 2012).

Diante da possibilidade de novos empreendimentos na zona costeira, a partir de meados dos anos 2000, ocorreu uma valorização dos imóveis na Região Metropolitana Expandida, na qual o município de Anchieta está inserido. Sendo assim, de acordo com Barbosa (2010), houve o incremento de 27% sobre os preços dos imóveis locais, principalmente depois dos anos de 2006 e 2007 com o planejamento de construção do Polo Industrial de Anchieta e do Plano ES 2025.

Perante a importância do imóvel e de sua valorização, Harvey (2013), afirma que a terra adquire valor e concebe a reprodução do capital através de bens materiais localizados nela, como por exemplo, um complexo industrial. Assim, a propriedade fundiária para Marx (1988, apud Zanotelli, 2014c, no prelo) é:

A propriedade fundiária não tem nada a ver com o real processo de produção. Seu papel se restringe a fazer com que a parte da mais-valia produzida passe do bolso do capital para seu próprio. O proprietário da terra desempenha, no entanto, um papel no processo de produção capitalista não só pela pressão que ele exerce sobre o capital, nem só porque a grande propriedade fundiária é um pressuposto e uma condição da produção capitalista – visto que constitui a expropriação das condições de trabalho do trabalhador [a terra] -, mas especialmente porque ele aparece como personificação de uma das condições essenciais da produção. (Marx, 1988 apud Zanotelli, 2014c, p.18).

Figura 11- Concentração Fundiária de Empresas na RMGV-E



Fonte: Zanotelli (2014). Organização: Francismar Cunha Ferreira.

Pela figura 11 fica evidente a concentração de terra nas mãos da Samarco-Samitri-Vale. De acordo com Zanotelli (2014b, pg.02, no prelo), em O complexo industrial de Anchieta no litoral Sul do Espírito Santo e os latifúndios empresariais, relaciona tal situação observada com a valorização de imóveis próxima ao litoral, como um dos fatores dos projetos de ampliação do polo industrial no município de Anchieta na segunda metade dos anos 2000. Nesse sentido, para o autor, os complexos industriais e portuários são a materialização de estratégias privadas e públicas, nos marcos do capitalismo, que revelam apropriações da natureza e de espaços.

Com isso, as áreas não ocupadas e agora valorizadas, seriam na verdade, segundo hipótese de Zanotelli (2014b), o principal motivo para uma justificativa legal de expansão do “Polo Industrial e de Serviços de Anchieta” para um tamanho inusitado para se ter ganhos com a renda da terra. Deve-se fazer uma ressalva onde o Polo é compreendido como um projeto do governo estadual, diferente das estruturas industriais da Samarco, o que será discutido posteriormente.

Diante desse interesse governamental e empresarial, de acordo com o Instituto Jones dos Santos Neves, estava previsto para o estado do Espírito Santo investimentos da ordem de R\$ 100,7 bilhões de reais no período de 2011 a 2016, voltados para as áreas de siderurgia, petróleo, portos e logística, centralizados no litoral capixaba, como também na Região Metropolitana Expandida da Grande Vitória.

Assim, nesse espaço social produzido e induzido por agentes governamentais, há a necessidade de construção de redes de conexão entre as estruturas produtivas. Nesse sentido, Lencioni (2007) aborda a categoria de condições gerais de produção para poder compreender como o capital (investimentos) e a ligação dos meios materiais e imateriais permitem estabelecer uma vinculação em um território em franca expansão econômica.

Dentro dessa ideia, as condições gerais de produção corroboram para a compreensão dos fenômenos que ocorrem nos territórios da RMGV e da RMGV-E a partir das interconexões entre os fixos (usinas, portos, ferrovias, minerodutos e estradas) e os fluxos (informação e energia) inseridos em um processo de (re) produção do capital.

Como exemplo da edificação desses fixos, uma gama deles é construída no litoral da RMGV e na RMGV-E. Por exemplo, na baía de Vitória foi concebido um importante empreendimento industrial, o Porto de Tubarão e posteriormente um polo industrial de oito usinas, de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em alianças com multinacionais. Atualmente a empresa está privatizada e comercializa minério de ferro para o mercado externo. Ainda de destaque na economia capixaba, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), localizada no município de Serra, adquirida pelo Grupo Arcelor-Mittal, ligada a produção e exportação de aço.

Enquanto na RMGV-E, há dois importantes polos industriais. O primeiro, no município de Aracruz, litoral norte do estado, a empresa Aracruz Celulose (Fibria) é uma indústria de destaque mundial na produção e comercialização de produtos relacionados à celulose. A multinacional Jurong com seus estaleiros se instalou próxima ao porto da Aracruz celulose, Portocel, em Barra do Sahy. E o segundo, no município de Anchieta, no litoral sul do estado, com a presença da empresa de mineração Samarco S/A, pertencente à Companhia Vale do Rio Doce e da multinacional Billiton Brasil Ltda.

Como afirma Zanotelli (2014d), no texto Cadeia do petróleo e impacto na Região Metropolitana da Grande Vitória, os fixos (portos, siderúrgicas, ferrovias) erguidos confirmam a noção de “desenvolvimento de corredores e de terminais” que utilizam das conexões diretas (rodovias, pontes, transportes) e indiretas, relacionados ao trabalho (escolas, comércio em geral, hospitais) do aglomerado urbano metropolitano, objetivando a produção desses fixos, com a produção voltada “para fora”, ou seja, ao mercado externo.

Conforme Bitencourt (2013), a instalação das grandes indústrias no litoral da RMGV e da RMGV-E trouxe uma nova perspectiva para o mercado de trabalho capixaba, atraindo uma considerável mão de obra ao estado e de outras unidades da federação para edificar as plantas industriais, dentre outras na região do “Polo Industrial e de Serviços de Anchieta”.

Nesse caso, o município de Anchieta recebeu um fluxo migratório de trabalhadores capixabas oriundos da RMGV, por esse estar em sua área de polarização, inserido dentro de um “corredor industrial” que se estende do litoral de Aracruz até o litoral de Anchieta. (IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS DE GRANDE PORTE NO ESPÍRITO SANTO: ANÁLISE DO QUADRO SOCIOECONÔMICO E TERRITORIAL NA FRONTEIRA DE EXPANSÃO METROPOLITANA SUL CAPIXABA, 2011).

Esse movimento de trabalhadores indo em direção a Anchieta revela um município polarizado pela planta industrial da Samarco, configurando a área urbana do município em relação à ocupação do solo, como majoritariamente residencial, de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes de Anchieta (2015). Ainda, segundo o mesmo documento, o comércio local é reduzido a núcleos próximos ao centro da cidade.

Notam-se, no perímetro urbano, reduzidas viagens para o trabalho, geradas para a área central da cidade, sendo que muitos bairros dependem do turismo ou da pesca. Além do intenso fluxo pendular de estudantes e trabalhadores da Samarco que deslocam diariamente de Anchieta para Guarapari e outros municípios da RMGV oficial e da RMGV-E. (PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL E PROJETOS ESTRUTURANTES DE ANCHIETA, 2015).

Na mesma proporção do crescimento econômico edificado pelos polos industriais, as desigualdades foram também potencializadas em relação à acumulação de riquezas pelos meios de produção (indústrias). Além, do aumento da pobreza e da precariedade de serviços essenciais como saúde, habitação, educação e transporte.

As consequências geradas pelas instalações dos projetos industriais nos litorais da RMGV e da RMGV-E podem ser compreendidas a partir de Castells (2001), onde o mesmo alega que a produção do espaço urbano foi moldada pelos interesses das empresas e seguida por uma depreciação dos níveis de serviços que a sociedade necessitava nas localidades desses polos industriais. Ainda, segundo o autor, as empresas escolhem os locais que lhes são pertinentes, agindo sem se importarem com os efeitos dessa inserção no ambiente que as circundam, objetivando absorver as vantagens dos contextos em que se inserem, tendo sempre em vista a lógica de acumulação do capital.

Benko cita os dois fatores que contribuíram para a precarização do território, transformando a área industrial em uma condição de “deseconomia de aglomeração” para os meios de produção e para a população local:

Os [fatores] de natureza econômica, como a poluição e degradação do meio natural, a sobrecarga das redes de comunicação (estradas, transporte público, entre outros) que provoca congestionamento nas metrópoles, a alta excessiva dos preços imobiliários e aumento do custo dos serviços públicos. Os [fatores] de natureza sociopolítica, ligados tanto às relações de trabalho, que tendem a evoluir para uma grande rigidez, envolvendo negociações coletivas de salários, regulamento do trabalho, pressões sindicais, quanto às políticas urbanas, que podem aumentar os custos de produção pela modificação dos regulamentos, como por exemplo, de uso do solo e do meio ambiente e pela imposição, criando um “clima” desfavorável aos negócios. (Benko, 2002, p. 148).

Essa citação de Benko contradiz o documento denominado Avaliação Ambiental Estratégica (AEE, 2008), com vistas a expansão do Polo de Anchieta, onde este afirmava um máximo respeito com as práticas ambientais e de sustentabilidade. O que se percebe é uma ação agressiva sobre o meio natural no que tange a poluição do ar, dos ecossistemas e uma intensa pressão para remanejamento das comunidades locais por meio de “práticas econômicas predatórias”.

A partir de agora, a dissertação abordará o projeto de edificação de um Polo Industrial e de Serviços em Anchieta diante das ações do governo estadual e da iniciativa privada.

3.2 A Proposta do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta

O projeto foi amplamente apoiado pelo governador do estado do Espírito Santo, Paulo Hartung, em 2007, para a construção de um Polo Industrial e de Serviços em Anchieta. O mesmo estaria localizado na área de influência da Região Metropolitana oficialmente instituída, especificamente na microrregião Litoral Sul, formada pelos municípios de Anchieta, Alfredo Chaves, Iconha, Piúma, Itapemirim e Marataízes. Em particular no município de Anchieta na expansão da indústria Samarco existente.

Para o Plano Diretor Municipal de Anchieta (Lei nº 013/2006), o Polo proposto estaria inserido na Zona de Expansão Industrial voltado para o uso exclusivamente para atividades de médio e grande porte relacionadas à área de indústria e portuária. De acordo com Barbosa (2010), em sua extensão prevista, havia ainda a presença de alguns espaços de AEIA (Áreas Especiais de Interesse Ambiental) compostas por ambientes naturais destinados a preservação, conservação e recuperação visando o desenvolvimento sustentável.

A busca da implantação do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta insere-se dentro do planejamento dos Projetos Estruturantes do Plano ES 2025. Neste, destacamos também os projetos de Desenvolvimento do Porto de Ubu e a construção da Ferrovia Litorânea Sul.

A ação do governo do Espírito Santo a partir da promulgação do Decreto Estadual nº 1.247-S, de 10 de julho de 2007 oficializou a criação do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta. Sendo assim, o poder público desapropriou uma área de aproximadamente de 2,5 mil hectares para a edificação de um polo industrial.

Para Barbosa (2010), é o primeiro grande projeto de empreendimento industrial localizado fora e na borda de influência da Região Metropolitana oficial a concentrar atividades siderúrgicas, mineradoras, de petróleo e gás, como também de logística portuária e ferroviária.

Pode ser notado no mesmo decreto que os interesses empresariais, como também os investimentos para a construção dos projetos já citados, tinham também como objetivo acelerar o processo de descentralização da economia capixaba até então agrupados na Região Metropolitana oficial. Nesse sentido, há uma organização de expansão da Região Metropolitana de Grande Vitória (RMGV) realizada por agentes políticos (município/estado) e econômicos (empresas), produzindo o fenômeno da "desconcentração metropolitana", ou seja, o processo socioespacial de expansão da metrópole para além dos limites metropolitanos reconhecidos e oficiais. (LENCIONI, 2004).

Como afirma Zanotelli (2014c, no prelo), o polo industrial e portuário da Samarco-Vale-BHP Brasil serviu como um balizador para o investimento em outras infraestruturas industriais no litoral sul. Assim, a partir de 2003 o governo do estado anunciou a construção de uma grande siderúrgica e de um porto, numa parceria da empresa Vale e uma empresa chinesa, a Baosteel (abandonou o plano devido à crise de 2008), em Anchieta, próximo à área da Samarco. O projeto foi denominado inicialmente de Companhia Siderúrgica Vitória e depois Companhia Siderúrgica de Ubu, com valores de investimento estimados em cinco bilhões de reais.

O Plano Diretor do Polo Industrial e de Serviços e Projeto Básico Urbanístico (SERENG Consultoria, 2008) cita que para a implantação do projeto do Polo Industrial e de Serviços de Anchieta, a localização estratégica do município e a existência de uma infraestrutura de modais como o rodoviário, o ferroviário e o marítimo, foram características de suma importância a serem levados em consideração para a escolha da localidade.

Barbosa (2010) elenca as condições que facilitaram o desenvolvimento de um projeto industrial no município de Anchieta:

- “região privilegiada” na costa do Espírito Santo para um porto de águas profundas;
- “vocação” para o comércio exterior tendo em vista a capacidade já instalada da Samarco;
- satura     da Região Metropolitana da Grande Vitória para grandes projetos;
- “dinamizar” o “desenvolvimento” da região sul do estado.

O polo industrial em Anchieta visava incentivar as atividades siderúrgicas. No entanto, houve a necessidade da edifica     de outros empreendimentos com intuito de fomentar ainda mais o desenvolvimento local e novas formas de reprodução do capital.

Em relação aos projetos do Polo de Anchieta, alguns foram concluídos e outros não, a saber:

- Siderúrgicas e atividades industriais: (Não realizado)
 - indústrias ligas aos setores de metalurgia e mecânica, além do siderúrgico e petróleo e gás.
- Desenvolvimento do Porto de Ubu: (Concluído)
 - Ampliado em 2014, o Porto de Ubu, segundo a Samarco, exportou no ano de 2014, 21,124 milhões de toneladas em pelotas. O objetivo é de servir como apoio logístico para ao escoamento da produção da Samarco.

- Ferrovia Litorânea Sul: (Não realizado)
 - Ela será uma extensão da Ferrovia Vitória-Minas, com 160 km, ligando o Complexo de Tubarão até Presidente Keneedy, criando um novo modal de transporte para os milhões de toneladas de minério da Samarco provenientes de Mariana (MG), além da utilização do mineroduto. O edital de nova concessão da Vitória-Minas (hoje controlada e operada pela Vale, sócia da Samarco) terá que ser feito exclusivamente pela empresa ou consórcio que arrematar a estrada, cuja concessão vence daqui a cinco anos, em 2021.
- Gasoduto (UTG Sul): (Concluído)
 - A Unidade de Tratamento de Gás da Petrobrás foi inaugurada no ano de 2010 com intuito de fornecer gás, explorado do Parque das Baleias, no litoral sul capixaba para todo o mercado nacional. De acordo com a Petrobrás S/A, a UTG está inserida na parte do Plangás (Plano Nacional de Antecipação da Produção de Gás) e tem uma capacidade produtiva de processar 2,5 milhões de metros cúbicos de gás por dia.
- Expansão da Samarco S/A: (Concluído)
 - No ano de 2014, seguindo a lógica de expansão da empresa, entra em operação a 4ª usina pelletizadora após o investimento de R\$ 6, 4 bilhões a qual permitiu atingir uma produção de 30,5 milhões de toneladas de pelotas por ano e o terceiro mineroduto.

Pode se afirmar que o poder público representado pelo Estado, pelo Município e também a ação das empresas, apoiados por documentos normativos como o ES 2025 e o Plano Diretor Municipal (PDM, 2006), agiram como elementos reguladores e transformadores do território do município de Anchieta. Isso condiz com o que afirma Perroux (1977, p.109), segundo o qual há uma constante articulação entre os poderes públicos e privados na construção das unidades industriais presentes na economia global.

Como cita Corrêa (2013), vários estudos foram contratados pelo governo estadual para servir de embasamento para projeto do polo de serviços de Anchieta. Como exemplo, o que foi realizado pelo Movimento Empresarial do Espírito Santo, Espírito Santo em Ação (ESEA) a partir de estudos da Sereng Engenharia e Consultoria Ltda, além da participação da ONG Espírito Santo em Ação (ESEA), da CEPEMAR e da Futura.

O Movimento Empresarial Espírito Santo Em Ação agrega algumas instituições envolvidas nos projetos industriais no Espírito Santo. A Futura é uma empresa de pesquisa de mercado contando com os principais articuladores do movimento empresarial. Já, a CEPEMAR é uma empresa pertencente, hoje, ao grupo empresarial Suzano que trabalha no segmento de papel e que realizou uma série de Estudos de Impacto Ambiental para os polos industriais e portuários previstos para o Espírito Santo. E, a SERENG, uma empresa de engenharia e consultoria tem como um dos seus sócios principais, o ex-governador Arthur Carlos Gherardt Santos ocupando uma posição central no sistema Estado-Empresa. (ZANOTELLI, 2014c, no prelo).

Na realidade, tais documentos constituíram, também, planos estratégicos influenciados por instituições privadas que ao longo do tempo vão inserindo suas diretrizes e objetivos financeiros na construção dos projetos industriais. É notória a influência de empresários junto ao executivo estadual tomando as decisões e determinando os rumos tanto do projeto do polo quanto da economia capixaba, como afirma Rainha (2012):

Um grupo de empresários optou por criar uma nova entidade de representação empresarial, fora do sistema corporativista, denominada Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação. No início dos anos 2000, quando este se atentou para o fato de que o Espírito Santo vivia uma profunda crise político-econômico-institucional, há a retomada da mobilização do empresariado no estado. Da mesma forma, a instituição desses grupos era apoiada pelo Estado, uma vez que, os políticos então, também buscavam sustentação política – econômica no empresariado, o que favoreceu ambas esferas. (Articulação de interesses entre setor privado e poder público: o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação e o Governo do Estado do Espírito Santo, 2012, p.17).

Tal propósito, Vainer (2000) denominou de “estratégia discursiva do Planejamento Estratégico”, onde as empresas através de suas influências no poder público e os seus próprios investimentos, acabam transformando as cidades que recebem tais empreendimentos em meros territórios mercantilizados, com intuito de materializar suas formas de capitalização perante uma competição intensa por mercados produtores e consumidores.

Diante desse contexto de discussão para a possível implementação do projeto do polo, fez-se necessária a adequação a nível municipal, destacando o PDM local. O Plano Diretor Municipal (PDM) é uma ferramenta de planejamento prevista no Estatuto da Cidade e na Constituição Federal de 1988, visando produzir discussões e sugestões para o desenvolvimento das cidades. A organização do PDM de Anchieta (2006) permitiu repensar o seu território para os próximos 20 anos.

Para Barbosa (2010), no PDM, o município foi dividido em três macrozonas para determinar a melhor disposição da ocupação de solo, tanto na área urbana, quanto na área rural de Anchieta:

- Macrozona Multifuncional Rural: Estão inseridas nessa zona as áreas agrícolas, extrativista, pecuária, vegetação natural e não agrícolas, como de lazer, turismo, indústrias e sedes de distritos.
- Macrozona Urbana: Comportam as infraestruturas, de serviços, equipamentos públicos, comunitários e locais destinados à expansão urbana.

- Macrozona Industrial de Expansão: Nela se localizam as indústrias de médio e grande porte, a zona portuária, pequenos povoados, vegetação natural, recursos hídricos e lacustres e de uso agrícola, além da pecuária. Essa macrozona é dividida em outras duas zonas:

-Zona Industrial Consolidada: Estão presente nessa zona as edificações da Samarco, como o Porto de Ubu, a recente Quarta Usina e a Unidade de Tratamento de Gás (UTG) da Petrobrás.

- Zona de Expansão Industrial: Ela está próxima da zona industrial consolidada, a área portuária, além de rodovias como a ES -146 e a BR 101, possuindo essas características:

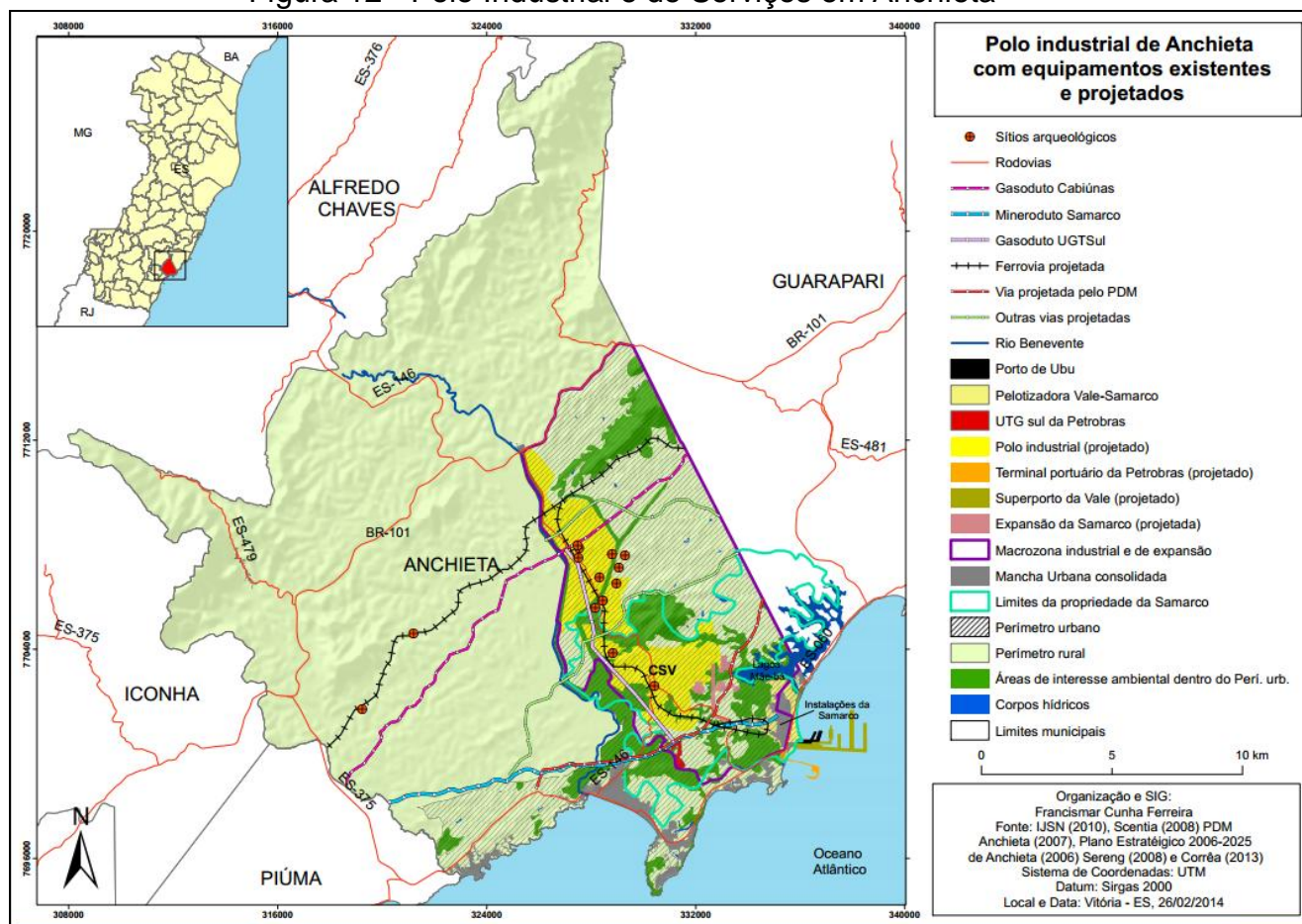
- Próxima a zona consolidada e a região portuária;

- Assistida pelas rodovias ES 146 e a BR 101;

- Localizada entre a BR 101, o limite do município de Guarapari e a zona industrial consolidada.

Na figura 12 há a representação espacial do Polo Industrial e de Serviços localizado em Anchieta. Assim, percebe-se que a área projetada para o polo industrial e de serviços de Anchieta se localizaria no entorno das áreas de interesse ambiental dentro do perímetro urbano do município, podendo impactar o meio natural, como os corpos hídricos, a fauna e a flora local.

Figura 12 - Polo Industrial e de Serviços em Anchieta



Fonte: Zanotelli (2014c, no prelo).

Uma importante observação de acordo com Zanotelli (2014c), o PDM de Anchieta designava uma macrozona de expansão industrial para o projeto do polo. Na ocasião estabeleceu-se um perímetro urbano de 144 km² que em boa parte se sobrepôs a macrozona do município. Desse modo, 35% da área de 406 km² de Anchieta seria destinada ao espaço urbano e às indústrias.

Já dentro da perspectiva de discussão dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Econômico, o Plano ES 2025 (2006) buscava desenvolver e organizar os projetos estruturantes a serem edificados no estado do Espírito Santo a longo prazo com intuito de dinamizar a economia. Segundo Barbosa (2010), foi aplicado um capital de R\$ 68,8 bilhões distribuídos em 20 anos para o fomento dos projetos, sendo que as fontes de captação financeira seriam provenientes de recursos de empresas estatais ou privados (51%), públicos federais (19,7%), públicos estaduais (17,7%), públicos municipais (11,3%) e doações internacionais (01%).

Assim, no documento ES 2025 é citado o número total de 93 Projetos Estruturantes distribuídos em 11 grupos:

- Desenvolvimento do Capital Humano;
- Erradicação da Pobreza e das Desigualdades;
- Redução da Violência e da Criminalidade;
- Interiorização do Desenvolvimento;
- Desenvolvimento da Rede de Cidades;
- Recuperação e conservação de recursos naturais;
- Diversificação Econômica;
- Desenvolvimento da Logística;
- Capital social e qualidade das instituições capixabas;

- Fortalecimento a identidade capixaba;
- Inserção estratégica regional.

Diante da visão do governo estadual e dos empresários, a organização dos projetos estruturantes seria uma tentativa de elevar o nível de competição do Espírito Santo frente às outras unidades da federação, a qualificação da mão de obra local e a inovação tecnológica, visando atrair investimentos, como também aumentar a produção capixaba, principalmente na área industrial.

No entanto, isso é uma inverdade, uma vez que, na realidade a lógica seria organizar o território para favorecer a especulação fundiária dos imóveis em Anchieta. Santos (2005) usa o termo “urbanização corporativa”, na qual a cidade é reconfigurada de acordo com as exigências dos meios de produção inseridos nela.

Para promover o incremento dessas iniciativas de diversificação econômica, o Polo de Serviços de Anchieta foi pensado a partir das discussões dentro do Plano ES 2025. Já, o grupo “Desenvolvimento da Rede de Cidades”, previa a construção de um Corredor Logístico, com 17,5 km de extensão que permitisse a ligação entre a BR 101 e à Rodovia do Sol.

Nesse sentido, a tabela 04 demonstra o nível de investimentos até então propostos nos projetos industriais associados ao Polo de Anchieta em três níveis de prioridade para a edificação dos mesmos até o ano de 2025: baixa, média e alta. Pode ser observada uma gama de empreendimentos de variadas atividades econômicas. E na mesma proporção do crescimento do Polo, há a perspectiva de uma maior expansão da Região Metropolitana oficial em direção à Anchieta, passando de um nível médio em 2015 para alto até 2025.

Tabela 04 - Projetos Relacionados ao Polo de Anchieta

Projetos	Até 2010	Até 2015	Até 2020	Até 2025
Samarco: Terceira Usina	Alta	-	-	-
Refinaria de Petróleo	Baixa	Baixa	Baixa	Baixa
Exploração de Petróleo e Gás	Alta	Alta	Alta	Alta
Ferrovia Litorânea Sul	Média	Média	Alta	Alta
Diversificação do Porto de Ubu	Média	Média	Alta	-
Samarco: Quarta Usina	Média	Alta	Baixa	Baixa
Lógica de Expansão da Região Metropolitana Oficial	Baixa	Média	Alta	Alta

Fonte: Barbosa (2010). Organização: Leonardo Martins Perozini.

A expectativa estimada para os níveis de investimentos listados na tabela 04 não foi condizente com o que efetivamente se realizou. Apenas a expansão da Samarco com a edificação da terceira e da quarta usinas, bem como também da exploração de petróleo e gás natural, no litoral sul capixaba é que se concretizaram.

Os projetos industriais presentes nos planos de investimentos para a economia capixaba para as próximas décadas nas áreas de mineração, siderurgia e ligadas ao petróleo já presentes e projetadas para o litoral sul, na borda de influência da Região Metropolitana oficial, vem estabelecer um processo de conurbação na região.

Continuando, a área de influência da edificação do Polo de Serviços não se limitaria apenas ao município de Anchieta, mas diretamente a Guarapari (pertencente à RMGV oficial) e a Piúma. O raio de ação do Polo poderia extrapolar os três municípios já citados, diante da ampliação da BR 101 e posteriormente com a construção da Ferrovia Litorânea Sul. Tal afirmação está presente no Relatório de Atendimento Condicionante 53. Licença de Instalação da Quarta Usina de Pelotização (2012) realizado pela Samarco.

Assim, um polo industrial age como uma área de atração de mão de obra temporária e efetiva. Como no projeto proposto, a instalação do polo de Anchieta poderia influenciar os municípios de Alfredo Chaves, Cachoeiro do Itapemirim, Iconha, Itapemirim, Marataízes, Presidente Kennedy, Rio Novo do Sul e Vargem Alta. Com isso, o fluxo migratório em direção a um determinado empreendimento pode ser entendido através de Perroux (1967) ao afirmar que um polo industrial atrai para o seu “espaço banal” (área de localização do meio de produção) homens e estruturas, determinando sua zona de influência econômica.

Por conseguinte, o projeto proposto de edificação de um Polo de Serviços nesse município não foi totalmente consumado. Mas, a existência da Samarco pode ter proporcionado uma intensa alteração do quadro territorial, humano e econômico regional e local, a ser discutido a partir de agora.

4 A Samarco no Contexto de Anchieta e da RMGV

4.1 Histórico

Até a segunda metade do XX, a economia do Espírito Santo dependia do setor primário, nesse caso na produção e escoamento do café. O município de Anchieta com a proximidade com Alfredo Chaves, serviu de passagem para a comercialização do café por um curto período de tempo. Mas, posteriormente, as sacas passaram a ser deslocadas para Vitória. (AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA POLO INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE ANCHIETA - ES, 2008).

Com uma posição geográfica privilegiada na foz do rio Benevente, foi edificado o Porto de Anchieta que não servia apenas para a chegada de colonos e jesuítas, mas para facilitar a chegada de mercadorias de outras regiões e impulsionar o comércio com as atividades relacionadas com a produção cafeeira.

Quando a produção de café cresceu no interior do Espírito Santo, na zona montanhosa dos atuais municípios de Iconha e Alfredo Chaves cultivado pelos colonos italianos, era pelo porto de Anchieta que se fazia exportação do café. Pelo porto também chegavam às mercadorias que se destinavam à zona onde o café era produzido. (Neves, 1995, p.34).

Ainda, durante o período de domínio da matriz econômica do café, deve-se observar a importância da centralidade de Cachoeiro de Itapemirim com sua infraestrutura de ferrovias que interligava o Rio de Janeiro, o litoral e a capital, Vitória. Tal importância decorre das práticas comerciais no entorno da atividade cafeeira, a qual centralidade e condição financeira acumulada com os lucros obtidos propiciaram investimentos, sobretudo, no capital imobiliário.

Entretanto, com a construção da Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Vitória ao Rio de Janeiro, o Porto de Anchieta perdera sua importância econômica para o município a respeito do transporte do café produzido na região. Nisso, inicia-se um quadro de estagnação econômica que duraria décadas afetando a cadeia produtiva local e seu desenvolvimento socioeconômico.

Posteriormente, com o advento da “crise do café”⁹, iniciada na década de 60, do século XX, afetou não apenas o dinamismo da economia agrária dos produtores de café, mas também de Anchieta.

⁹ Os anos 60 mostraram-se dramáticos para a cafeicultura capixaba, fazendo dessa década um período de reestruturação econômica (Guedes, 2008).

A herança agrícola herdada do período do café ajudou a construir uma base sólida que incentivou a constituição de uma agricultura familiar no município de Anchieta. Atualmente, as principais culturas produzidas são banana, mandioca, milho, arroz, café e feijão. Estas ocupam de forma diferenciada o território local. Por exemplo, o cultivo do café e da banana concentra-se nas regiões de maior altitude e nos planaltos. Enquanto, as culturas do arroz, milho e o feijão são produzidos em áreas mais planas de Anchieta. (AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA - POLO INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE ANCHIETA-ES, CEPEMAR, 2008).

A agropecuária é bastante presente e de suma importância para os pequenos proprietários. Da atividade de pecuária bovina, 68% da produção é de leite, 32% é de corte, além dos rebanhos suínos, equinos, caprinos e ovinos. E, a atividade pesqueira que movimenta a economia local com a pesca no litoral e em alto mar, como também coleta de caranguejos nos manguezais. (AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA - POLO INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE ANCHIETA-ES, CEPEMAR, 2008).

O turismo atualmente de destaque na economia, antes não era expressivo. A paisagem local com belas praias como Iriri, Castelhanos, Ubu começa a atrair turistas, como afirma Portuguesez (1998):

Como se viu, o litoral capixaba é, sem sombra de dúvidas, o berço do turismo estadual, sendo a área de maior atração turística, que tem na tropicalidade de seus muitos balneários o seu principal atrativo. (Portuguez, 1998, p.38).

A importância e influência do padre jesuíta José de Anchieta na construção histórica do município de Anchieta não era muito utilizado como plano de atração de turistas pela prefeitura local. Mas, a partir de 1980 com a beatificação do padre há uma inclinação de interesse econômico em explorar esse potencial, pois muitos turistas visitam o museu e a igreja, onde José de Anchieta viveu.

Já em relação a atividade industrial, de acordo com Rosa (2006), o município possuía uma empresa de minerais metálicos e uma de extração de areia na Lagoa Mãe-Bá, seis empresas de bebidas (aguardente), uma empresa de material de transporte, quatro de extração de madeira e duas de produtos alimentares.

Com o passar do tempo, o município torna-se um local de investimentos e de expansão produtiva até então concentrados no entorno de Vitória dentro de um planejamento político de reestruturação econômica dos “Grandes Projetos Industriais”¹⁰.

Assim, a economia do município de Anchieta passaria por uma profunda mudança dentro de uma perspectiva de investimentos industriais, os quais provocariam importantes mudanças na configuração territorial, na estrutura econômica e demográfica da localidade a partir do empreendimento da Samarco.

¹⁰ Que se inicia sob a égide do Governo Militar no Brasil, no estado o Governo Cristiano Dias Lopes Filho (1967 - 1971). Esse período é marcado, segundo Bittencourt e Neto (2002), por um aprofundamento das políticas modernizantes calcadas no dirigismo econômico industrial. Destacando a edificação da Companhia Vale do Rio Doce, a Companhia Siderúrgica de Tubarão, a Samarco e a Aracruz Celulose.

Segundo Rosa (2006), a Samarco teve seu início planejado em 1971, principalmente, através de diálogos entre a Samitri (pertencia ao grupo Belgo Mineira) e a Marcona Corporation (norte-americana) as quais procederam em organizar uma fusão entre as empresas, originando a Samarco Mineração. A estratégia de junção decorria do fato da Samitri possuir em suas terras uma grande reserva de Itabirito, rocha metamórfica com teor de Ferro de 55%, enquanto a Marcona detinha o domínio da técnica do processo de produção do minério de ferro em pelotas.

De acordo com Barbosa (2010), as obras começaram a partir de 1972, para complementar a cadeia de produção da empresa, uma vez que, no Complexo de Alegria, em Minas Gerais, ocorria a exploração de minério de ferro para depois ser pelletizado e exportado no Complexo Industrial em Anchieta-ES. Ainda, de acordo com a autora, mesmo com a inauguração da usina em 1977, foi apenas em 1978 que a empresa iniciou suas atividades comerciais, produzindo 2,67 milhões de pelotas que eram exportadas pelo Porto de Ubu bem próximo a usina, facilitando a logística.

A Samarco edificou sua infraestrutura nos estados de Minas Gerais e do Espírito Santo. Assim, as etapas de produção como, por exemplo, lavra, beneficiamento, transporte, pelletização e embarque são organizadas de forma associada entre a usina de Germano, no estado mineiro e a planta industrial de pelletização de Ponta de Ubu, no município de Anchieta-ES. A tabela 05 indica a evolução de ampliação da infraestrutura da empresa Samarco S/A, como também destacando a sua capacidade produtiva. (BARBOSA, 2010).

Tabela 05 - Histórico da Indústria e Infraestrutura da Samarco 1972-2017

ANO	ETAPA
1972-1975	Início das obras de construção da Samarco (1ª usina pelletizadora , e mineroduto e porto).
1977	Início das atividades produtivas e produção de 2,6 milhões de toneladas de pelotas em 1978. .
1991	Início da construção da 2ª usina pelletizadora .
1996	Inauguração da 2ª usina e produção de 14,93 milhões de toneladas de pelotas em 1997.
2000	Vale e B.H.P. compram a Samarco.
2005	Início da construção da 3ª usina pelletizadora e do 2º mineroduto ligando a usina de Germano (MG) à usina de Ubu em Anchieta.
2008	Início do funcionamento da 3ª unidade pelletizadora, alcançando a produção de 21 milhões de pelotas de ferro e aumento de 54% da capacidade produtiva.
2012	Início das obras da 4ª usina pelletizadora com previsão de 8,25 milhões de toneladas suplementares de minério de ferro, alcançando 30,5 milhões de toneladas/ano de pelotas. Acrescentam-se ainda as obras de construção de 3º mineroduto, o qual novamente atravessa a estação ecológica Ilha do Papagaio.

2014	Inauguração da 4° Usina e do 3° Mineroduto.
2015	No dia 05 de Novembro de 2015 houve o rompimento da barragem de Fundão , no subdistrito de Bento Rodrigues, a 35 km da cidade de Mariana-MG, provocando um grave vazamento de rejeitos de mineração para o meio ambiente e 19 mortes.
2016	Usina Paralisada.
2017	Usina Paralisada.

Fonte: Correa (2013). Organização: Leonardo Martins Perozini.

A ação do Governo Federal presente no Plano Nacional de Desenvolvimento (PND I e II) tinha como objetivo de edificar no país um projeto industrializante voltado para a produção de bens intermediários de produção e de capital, ato que acabou incentivando também o projeto industrial.

O estado do Espírito Santo foi contemplado com o PND I, onde o foco era incentivar as atividades de exportação de minério de ferro e produtos siderúrgicos, inicialmente despachados pelo Porto de Tubarão. Enquanto, o II PND visava uma desconcentração dos investimentos até então localizados entre São Paulo e o Rio de Janeiro para outras regiões do Brasil. (DINIZ, 2002).

Como motivos dessa estratégia do governo para a desconcentração industrial, Diniz (1995) explica:

a) deseconomias de aglomeração na área metropolitana de São Paulo e criação de economias de aglomeração em vários outros centros urbanos e regiões; b) ação do estado em termos de investimento direto, incentivos fiscais e construção da infraestrutura; c) busca de recursos naturais, traduzida pelo movimento das fronteiras agrícolas e mineral, com reflexos na localização de um conjunto de atividades industriais; d) unificação do mercado, potenciada pelo desenvolvimento da infra-estrutura de transportes e comunicações, com efeitos sobre a competição inter-industrial e a localização. (Diniz, p.12, 1995).

Dentro desse processo de desconcentração industrial, a inserção da Samarco em Anchieta transformou esse município em um centro de atração de pessoas e investimentos. Nesse sentido, há a necessidade de elaborar uma forma de “governança regional” entre os municípios da microrregião Litorânea Sul para gerir as especificidades locais diante do desenvolvimento e impactos socioeconômicos gerados.

Diante desse quadro, em fevereiro de 2011, foi criado o Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo (Condesul / ES), com a participação dos municípios de Anchieta, Alfredo Chaves, Guarapari, Iconha, Piúma e do Governo do Estado.

Assim, no caso específico de Anchieta, a inserção de uma grande empresa como a Samarco, provocou uma profunda mudança do território local, como também tecendo uma influência demográfica e econômica nos municípios adjacentes. Assunto a ser discutido a partir desse momento.

4.2 A Samarco e as Transformações Socioeconômicas no Litoral Sul

As mudanças geradas pela inserção da Samarco produziram alterações socioeconômicas em Anchieta e no litoral Sul.

Destaque para reestruturação econômica dos setores primário, secundário e terciário de Anchieta nos anos de 1970, após a inauguração da Samarco em 1977 e após a inauguração da Quarta Usina em 2014. A tabela 06 demonstra o fato.

Tabela 06 - Distribuição da Produção por Atividade Econômica - Anchieta/ES

Ano	Setor Primário	Setor Secundário	Setor Terciário
1970	79%	6%	15%
1977	46%	12%	42%
2014	0,6%	79,4%	20%

Fonte: IBGE (2014), SEDU/SEPLAN – dados básicos sobre migração, emprego, renda, educação e habitação – Projeto Censo Escolar/Pesquisa Socioeconômica, 1977.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Rosa (2006), no estudo intitulado, Empresa e Município: O papel da Samarco Mineração na Reestruturação Socioeconômica de Anchieta-ES, explica que o setor terciário mais que dobrou entre 1970 (15%) e 1977 (42%), uma vez que, havia uma necessidade de mão de obra qualificada, a qual o município não possuía devido à grande maioria da produção estar concentrada nas atividades primárias, principalmente na agricultura e na pesca, até 1970 (79%). Destaque também para o setor secundário que dobrou entre os anos de 1970 e 1977 e passou a ser predominante na economia local em 2014 com quase 80%.

Nesse sentido, havia a necessidade de se erguer uma infraestrutura básica, que contemplasse a prestação de serviços, destacando as pousadas, hotéis, mercearias e restaurantes para atender os trabalhadores que vieram para a construção inicial da Samarco em meados dos anos 70.

Sobre esse aspecto, Perroux (1975, p.108) comenta que a existência de uma “Concentração Industrial Urbana”, na forma de materialização de um polo industrial, transforma o meio geográfico local e regional, produzindo necessidades coletivas, como de alojamento, alimentação, transporte e outros serviços públicos essenciais.

Ainda, segundo Rosa (2006), durante as obras iniciais de construção da usina e do porto da Samarco, 30 empresas e 5.400 operários foram contratados. Diante desse quadro, o número total de habitantes do município que era em 1970 de 11.361 e na sede do município de 2.023 pessoas, teve um aumento populacional de pouco mais de 50% e na sede, próxima da localização da Samarco, perto de 200%.

As informações da empresa a respeito desse momento, como cita Rosa (2006), confirmam a tendência de novos investimentos e do crescimento demográfico em Anchieta proporcionado pela edificação do empreendimento.

Mais de 50 empresas foram envolvidas na construção, com maior ou menor participação, sob a gerência do grupo Bectel (nas instalações da mina e do mineroduto) e do consórcio Ponta Ubu, formado pelas empresas norte-americanas Dravo Corporation e International Engineering Company, e da Morrison Knudsen International de Engenharia (nas obras da usina de pelotização e no terminal marítimo). (Rosa, 2006, p.33).

Nesse sentido, a partir de 1977, como já abordado por essa pesquisa, o complexo industrial inicial consistia numa unidade em Mariana-MG (exploração de minério) e uma usina de pelotização junto a um porto, no município de Anchieta, além de um mineroduto. Rosa (2006) cita que os investimentos destinados para a construção foram de U\$600 milhões, sendo uma parte capital próprio e outra oriunda de financiamentos.

Como o processo de mineração requer uma quantidade considerável de água para o mineroduto e para o resfriamento dos maquinários, a construção da planta industrial da Samarco visou uma área próxima desse recurso natural tão imprescindível, nesse caso a lagoa Mãe-Bá. Rosa (2006) afirma que a água utilizada pela empresa e depois tratada, é lançada na chamada “barragem norte”, ou seja, um braço da lagoa que foi fechado pela Samarco.

Diante da magnitude do projeto, fez-se necessária a edificação de um bairro, chamado Vila Rica, para acomodar os trabalhadores da Samarco, localizados na sede do município, o que já justificaria o aumento de quase 200% da população durante a construção na sede do município.

Somente o conjunto residencial de Ubu, no município de Anchieta, conta com mais de 150 residências, uma verdadeira vila, com todos os demais equipamentos indispensáveis ao atendimento dos empregados e de suas famílias – como escolas, central de abastecimento, água, luz, esgoto e farmácia, área destinada ao lazer e segurança. (Rosa, 2006, p.34).

Outra comunidade que sofreu com o impacto foi Mãe-Bá*, em Anchieta, (Figura 13). Segundo Rosa (2006), a localização do bairro fica a menos de um quilômetro da entrada do portão central da Samarco. Durante a fase de construção do empreendimento, algumas empresas alugaram imóveis nas imediações para os 700 trabalhadores que passaram a residir no lugar.

Figura 13 - Localização do Bairro Mãe-Bá



Fonte: Google Earth (2012).

*A grafia do nome do bairro “Mãe-Bá” pela Prefeitura Municipal de Anchieta difere da escrita pelo Google Earh, “Maembá”.

Uma pequena parcela dos trabalhadores, segundo Rosa (2006), que trabalharam na edificação da Samarco acabou ficando no município após o fim das obras, contribuindo em menor proporção para o crescimento demográfico da população em Anchieta, como mostra a tabela abaixo.

Tabela 07 - Crescimento Populacional de Anchieta 1970-2010

Município	1970	1990	2000	2010
Anchieta	11.361	14.874	20.483	23.902

Fonte: IBGE (2010) e Rosa (2006). Organização: Leonardo Martins Perozini.

Tal aumento é reflexo do crescimento natural da população de Anchieta, como também do fator da imigração. Segundo Dota (2016b), no estudo, Indicadores de Imigração dos Municípios do Espírito Santo e analisando os microdados do IBGE¹¹ a partir do Censo de 2000 e 2010, confirmam um deslocamento de 4.701 pessoas para Anchieta, originado a partir de fluxos total de imigração intraestadual (estado) e interestadual (outros estados da federação) como demonstra a tabela da próxima página.

¹¹ As informações extraídas dos microdados do IBGE (2000) são originadas a partir da pergunta “Em que Unidade da Federação (Estado) e município ou país estrangeiro morava antes de se mudar para este município?”. Esta questão permite conhecer, portanto, o local de residência anterior do migrante, ou seja, o movimento mais recente realizado pelo indivíduo. (Dota, 2016b).

Tabela 08 - Fluxo de Imigração Total Intraestadual e Interestadual em Anchieta
2000-2010

Localidade de Origem	Total
Número de imigrantes com origem nos municípios da RMGV.	1.350
Número de imigrantes de outros municípios do Espírito Santo.	1.417
Número de imigrantes com origem na Bahia.	439
Número de imigrantes com origem no Rio de Janeiro.	317
Número de imigrantes com origem em Minas Gerais.	708
Número de imigrantes com origem em outras Unidades da Federação. (UFs).	470
Total Geral	4.701

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000 e 2010. Tabulações especiais Dota (2016b). Organização: Leonardo Martins Perozini.

Pela tabela há um maior número de deslocamentos a partir do fluxo migratório intraestadual (2.767 pessoas) em comparativo ao fluxo interestadual (1.934 pessoas), com um destaque para a origem dos movimentos populacionais a partir dos municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (1.350 pessoas). Novamente, o fator da proximidade abordado nas “Leis de Migração”, de Ravenstein (1885) pode explicar o maior sentido de direção dos migrantes para Anchieta.

No entanto, tem de ser destacada também a presença do complexo industrial da Samarco como um fator de atração de migrantes, principalmente os oriundos da região metropolitana e de outras Unidades da Federação. Em relação a estas, há um grande número de baianos (439) residindo em Anchieta, os quais muitos vieram para as obras de expansão da Samarco como veremos a frente na pesquisa. Além de mineiros (708), cariocas (317) e de outros estados (470) os quais podem ter escolhido Anchieta também devido às potencialidades econômicas geradas pela Samarco, como o emprego direto e indireto.

Já à emigração total, foi de 2.770 emigrantes, sendo que destes, 1.024 pessoas (37%) tiveram como destino a Região Metropolitana da Grande Vitória; seguida por Outros Municípios, com 952 (34%); e Outras UFs com 794 (29%). Mais uma vez há o predomínio do fluxo migratório intraestadual com a totalidade de 1976 indivíduos. Enquanto, da parcela correspondente ao fluxo interestadual de 794 migrantes, a maioria teve como destino os estados vizinhos do Espírito Santo, como Minas Gerais (319), Rio de Janeiro (175) e a Bahia (61). Logo, Anchieta teve um saldo migratório positivo de 1.931 pessoas. Após a usina concluída, alguns trabalhadores tiveram como destino os municípios próximos, com destaque para Guarapari, localizado na RMGV. No caso deste município, o mesmo possuía um mercado imobiliário em ascensão que acabou atraindo os trabalhadores das obras da Samarco e posteriormente funcionários da empresa que acabaram residindo no município. Assim, há em Guarapari a possibilidade de novas perspectivas de investimentos na construção civil e de prestação de serviços, principalmente, devido a sua localização próxima a Samarco. (ROSA, 2006).

Há de ser mencionado que a Samarco contribuiu também para um crescimento da taxa de urbanização dos municípios próximos a Anchieta, destacando Guarapari e Piúma. Mas, também se faz necessário deixar bem claro que o turismo na região teve influência a partir da construção de uma infraestrutura viária e hoteleira para acomodar os visitantes, uma vez que, o litoral sul possui belas paisagens naturais apreciadas principalmente no veraneio.

Tabela 09 - Evolução em Porcentagem da Taxa de Urbanização dos Municípios de Anchieta, Guarapari e Piúma 1970-2010.

Municípios	1970	1980	1990	2000	2010
Anchieta	20	54	59	69	76
Guarapari	47	84	89	93	95
Piúma	63	74	91	94	96
Estado	45	64	74	80	85

Fonte: Barbosa (2010). Organização: Leonardo Martins Perozini.

As mudanças motivadas pela presença da Samarco não se limitaram apenas a demografia e ao território da Microrregião Litoral Sul, especificamente em Anchieta, mas em outros setores, como o PIB regional (tabela 10) e a arrecadação de impostos ainda a ser discutida.

Tabela 10 - Evolução do PIB da Microrregião Litoral Sul 1970-2016

Em R\$1000

Municípios	1970	1980	1996	2002	2016
Alfredo Chaves	19.055	45.784	57.744	70.942	126.686
Anchieta	17.770	507.348	230.638	1.148,448	2.353,721
Iconha	13.577	65.375	52.029	83.079	152.060
Piúma	3.576	13.782	32.506	109.656	112.967
Itapemirim	61.801	204.287	198.833	211.225	713.379
Marataízes ¹²	-	-	-	168.213	270.391

Fonte: Barbosa (2010). Organização: Leonardo Martins Perozini.

Pela tabela 10 pode se observar uma maior expansão do PIB de Anchieta, a partir dos anos de 1980, em detrimento dos outros municípios da região, tendo como fator preponderante a presença da empresa Samarco, ou seja, as atividades industriais.

Quando se avalia as receitas do município de Anchieta, antes da Samarco, se observa uma grande dependência de recursos oriundos da União, devido ao fato de existir poucas atividades econômicas.

¹² A ausência de informações a respeito do PIB do município de Marataízes no período de 1970 a 1996 decorre do fato da emancipação do mesmo ter ocorrido em 14 e Janeiro de 1992.

Um quadro econômico de dependência financeira do Governo Federal e estadual fica evidente. Como mostra Rosa (2006), a Receita Arrecadada em 1971, foi de Cr\$ 712.465,00 Cruzeiros (moeda corrente da época). Desse total, 87% (Cr\$ 623.027,00) provinham de Transferências da União e do Estado, restando apenas 13% (Cr\$ 89.258,00) da Receita Gerada no município.

Dentro dessa realidade, atesta-se que Anchieta dependia mais da União do que recursos produzidos e comercializados em seu território. Em 1971, a principal fonte de composição da receita de Anchieta, provinha de Transferências da União, na figura do Fundo de Participação dos Municípios¹³ (FPM) que conforme a tabela 11 contribuía com 54% para a receita municipal, segundo Rosa (2006).

Entretanto, com o início das obras de construção da Samarco, várias empresas aportaram em Anchieta, dinamizando a economia local com a compra de bens, serviços, isso aumentou a arrecadação de impostos como o ISS¹⁴, o CMS¹⁵ impostos que incidem sobre os serviços realizados, como também o IPTU¹⁶, em relação à propriedade; e o IPI¹⁷ que incide sobre produtos industrializados, a ser analisado posteriormente. Como mostra a tabela 11, já em 1975, houve o crescimento considerável de arrecadação dos impostos, predominando as Receitas Geradas no próprio município com 51 % do total da receita.

13 O Fundo de Participação dos Municípios (FPM) é uma transferência constitucional (CF, Art. 159, I, b), da União para os Estados e o Distrito Federal, composto de 22,5% da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). (Brasil,1988).

14 O ISS é o Imposto Sobre Serviços e veio substituir o antigo ISSQN (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza). Ele é um tributo de competência dos municípios e Distrito Federal e incide sobre a prestação de serviços. As empresas pagam uma alíquota de 5% sobre o valor da nota fiscal, excetuando decretos municipais que incentivam serviços como o de informática que, em algumas cidades, chega a 2%. (Prefeitura Municipal de Vitória, 2017).

15 O ICMS (imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação) é de competência dos Estados e do Distrito Federal. A alíquota de cálculo é de 12%. (Secretaria de Fazenda do Estado do Espírito Santo, 2017).

16 O IPTU é o imposto municipal que incide sobre os imóveis localizados nas áreas urbanas, estando esse imóvel edificado (casa, apartamento, loja) ou não (terreno). O imposto é calculado com base no valor do imóvel atribuído pela Prefeitura. Esse valor é conhecido como "valor venal do imóvel". As alíquotas são diferenciadas e progressivas (0,16 a 3%) de acordo com a forma de utilização do imóvel (residencial, não residencial e não edificado). (Prefeitura Municipal de Vitória, 2017).

17 O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) compete a união e incide sobre produtos industrializados, nacionais e estrangeiros. As alíquotas estão presentes na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados. (Brasil, 1988).

Tabela 11 - Total das Receitas de Anchieta

Em CR\$1000

Receitas	1971	1975
Transferidas	623.207	693.287
ICMS	81.529	99.815
FPM	386.064	583.812
Outras Transferências	155.614	9.660
Geradas	89.528	725.078
IPTU	23.056	81.886
ISS	299	519.285
Outras Fontes Geradas	66.173	123.907

Fonte: Rosa (2006). Modificado: Leonardo Martins Perozini.

Algumas importantes ponderações a serem feitas nessa tabela referem-se ao aumento do ISS durante a obra (de C\$299 para C\$519.285) em um período de cinco anos. Tal montante gerado foi pontual no momento de construção da empresa com a comercialização de bens e serviços das empresas envolvidas na construção, logo, movimentando o comércio de Anchieta.

As mudanças territoriais, como surgimento e crescimento de bairros adjacentes a Samarco e econômicas, como o aumento das Receitas Geradas a partir das quotas de impostos relacionados a propriedade (IPTU), serviços (ISS), mercadorias (ICMS), além do FPM vividas por Anchieta, depois dos anos 70, prosseguiria oscilando na década de 90, durante as obras na planta industrial da Samarco, algo que será constatado no decorrer dessa pesquisa.

A partir da construção da segunda usina em 1995 a lógica de produção do espaço e da reprodução do capital decorreu de um processo contínuo da primeira usina.

Como justificativa para a ampliação da Samarco, na figura da edificação da segunda usina de pelotização iniciada em 1991, Rosa (2006) cita a importância do projeto não apenas dentro de uma perspectiva de lucro global e regional, mas também, local a partir do momento que ocorreria uma maior arrecadação de impostos e o crescimento dos postos de trabalho.

O mesmo embasamento é observado no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) de 1995.

Os investimentos previstos para a produção de 11 milhões de toneladas de pelotas são de US\$ 200 milhões num prazo de 24 meses. Para o Município e para o Estado haverá um aumento na receita de tributos sendo que durante a implantação do empreendimento o Município arrecadará o ISS. A Samarco possui como filosofia a busca de recursos sempre que possível no Município e no Estado onde atua. (Rosa, 2006, p.52).

Assim, com o início das obras, as empreiteiras e o fluxo de mão de obra temporária movimentou novamente a economia local tendo reflexo nas receitas arrecadas pelo município de Anchieta no ano de 1997. Em 1997, um ano após o início de funcionamento da segunda usina de pelotização da Samarco, houve novamente o aumento das receitas municipais arrecadadas pelo município de Anchieta.

Segundo Rosa (2006), o ISS foi o imposto que teve o maior crescimento na presente data, ou seja, mais de 100%. As principais receitas de Anchieta em 1997 eram o FPM, o ISS e o ICMS, sendo que estes dois últimos correspondiam a 70% da arrecadação municipal. A tabela abaixo mostra a distribuição do total dos valores de cada imposto.

Tabela 12 - Receitas de Anchieta em 1997

Receitas	Valores em R\$
Receitas Tributárias	1.561.517,00
ISS	748.104,00
FPM	1.788.025,00
ICMS	6.321.310,00
Total	10.661.588,00

Fonte: Rosa (2006).

A tabela 11 demonstra mesmo em períodos distintos um crescimento nas receitas tributárias como o ISS, o IPTU, o ICMS e o FPM durante os momentos de obra, como também funcionamento da empresa, após sua construção na década de 70. Enquanto a tabela 12 revela o total do ISS, FPM e do ICMS no ano de 1997, período de funcionamento da segunda usina.

As mudanças não ocorreram apenas no campo econômico, mas no social e territorial, produzidas pelas obras de construção da primeira usina da Samarco, prosseguiram também durante a expansão da empresa (segunda usina de pelotização).

A necessidade de mão de obra para tal empreendimento atraiu trabalhadores, destacando baianos que se alocaram onde atualmente é o bairro Recanto do Sol. Rosa (2006) comenta que aproximadamente entre 30 a 40 famílias iniciaram a ocupação dessa comunidade, motivadas pelo preço baixo dos lotes e pela proximidade com a Samarco. De acordo com Fukuda (2012), 80% dos moradores do bairro conhecido como Loteamento Recanto do Sol (Figura 14) eram migrantes baianos que fugiam da crise econômica motivada pela praga da vassoura-de-bruxa que afetava as plantações de cacau no estado da Bahia.

Figura 14 - Localização do Loteamento Recanto do Sol



Fonte: Google Earth (2012).

Continuando, tais alterações observadas no município de Anchieta após a instalação de um importante projeto industrial na figura da Samarco S/A, foram também pontuadas por Alvarenga (2010).

Com a implantação da Samarco Mineradora e a construção do Porto de Ubú, a distribuição setorial da população ocupada começou a se modificar. A implantação destas indústrias no território municipal trouxe um grande volume de migrantes que aportam no município em busca de trabalho, assim como aqueles trabalhadores da construção civil que participaram da execução das obras e passam a residir na cidade. A cidade cresce, criam-se novos bairros e loteamentos. O município vive uma nova realidade econômica que influencia fortemente na estrutura urbana. (Alvarenga, 2010, p.42).

A dinamização do território de Anchieta diante da lógica de produção econômica materializada na forma de um Polo Industrial incentivou a urbanização local, surgimento de novas comunidades no entorno da Samarco, mas também de problemas relacionados à exclusão e dominação, a partir de uma perspectiva negativa de uma desterritorialização imposta as populações residentes nos bairros adjacentes a planta industrial.

Diante disso, Alvarenga (2010) analisa o processo de desterritorialização sofrida principalmente pelos migrantes e trabalhadores.

A desterritorialização é um movimento constante na formação das sociedades, e historicamente as ações de intervenção no espaço urbano muitas vezes estão voltadas para a dominação e o poder político pelas elites, causando segregação socioespacial, transformando as cidades em palcos vivos da exclusão e a discriminação socioeconômica e cultural. (Alvarenga, 2010, p.145).

A desterritorialização abordada por Alvarenga (2010) fica mais visível com Fukuda (2012) ao afirmar que no término da obra de conclusão da segunda usina de pelletização da Samarco em 1997, os trabalhadores contratados ficaram sem empregos e não sendo absorvidos pela empresa, agravaram suas condições socioeconômicas em relação à pobreza e a exclusão social.

As transformações do território de Anchieta são evidentes como mostram as figuras 15 e 16. Tais mudanças serão sucessivas a partir dos anos 2000, principalmente a partir das construções da terceira e quarta usinas da Samarco.

Figura 15 - Anchieta em 1970



Fonte: IJSN - GERCA / IBC (1970).

Figura 16 - Mancha Urbana e Área da Samarco em 2012



Fonte: Google Maps (2012).

No ano 2000 as empresas Vale e a BHP Billinton, cada uma possuindo 50% das ações, adquiriram a Samarco. Já no ano de 2002, a Samarco teve uma produção de 15 milhões de toneladas de minério de ferro e 14,1 milhões de pelotas por ano. Enquanto, em 2005, é construída a terceira usina e o segundo mineroduto.

Já no ano de 2012, a Samarco entregara ao IEMA o Relatório de Atendimento Condicionante 53 (Tabela 13) a respeito da licença de instalação da quarta usina de pelletização. A finalidade desse documento era avaliar os impactos ambientais e socioeconômicos dos municípios e Anchieta, Guarapari e Piúma, os quais estes estão inseridos na chamada Área de Influência Direta (AID) do projeto.

Tabela 13 - Condicionante 53

Condicionante 53:

Apresentar proposta metodológica para realização do monitoramento socioeconômico que considere:

- a) a apuração dos impactos da implantação do empreendimento na demanda por serviços de infraestrutura pública, tais como: educação, segurança, saúde, mobilidade urbana e segurança do tráfego, ordem no uso e ocupação do solo, saneamento, lazer e turismo, avaliando os custos das demandas adicionadas a partir do empreendimento;
- b) apresentar trimestralmente a demonstração de impostos, diretos e indiretos, gerados a partir do empreendimento em cada um dos municípios da AID, no Estado e na União, que poderão ser utilizados por estes para fazer frente às demandas adicionadas a partir do empreendimento;
- c) caso os resultados dos itens “a” e “b” evidenciem a ausência de efetiva condição de mitigação dos impactos pelo ente público credor dos impostos diretos ou indiretos gerados, a empresa deverá apresentar proposta de mitigação direta desses impactos gerados a partir do empreendimento.

Fonte: Samarco - Relatório de Atendimento Condicionante 53 (2012).

O projeto de construção da Quarta Usina de Pelotização da Samarco (P4P), como durante as expansões anteriores da empresa, geraram grandes fluxos de investimentos e obras nos municípios inseridos na Área de Influência Direta. Assim, as empresas se alocam novamente próximo ao projeto, comercializando e fornecendo insumos, além de utilizar a mão de obra, a qual foi atraída para a construção.

Logo, há a formação de uma cadeia produtiva durante as obras a partir da presença de fornecedores de serviços, de produtos, como também da geração de impostos que são arrecadados através das transações comerciais entre as empresas, o município e o governo estadual.

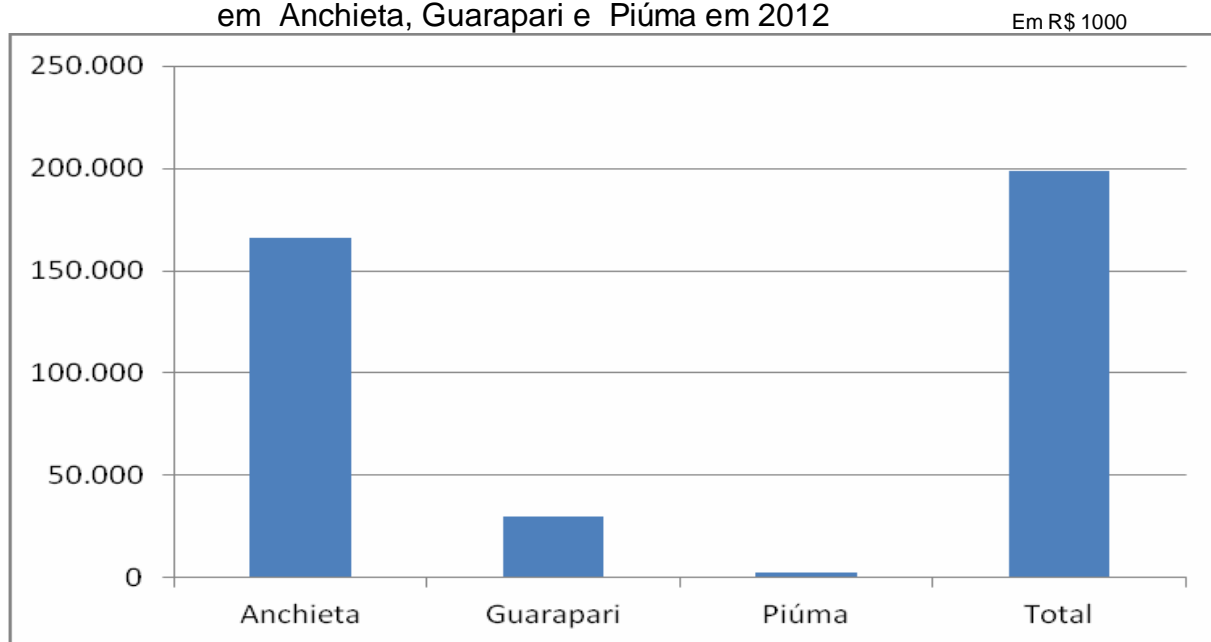
Isso vai ao encontro de Perroux (1967), onde o mesmo afirma que uma determinada empresa toma para si e constrói seu “espaço banal”, ou seja, sua área de localização e ação sobre um determinado território. Assim, a mesma vai organizando uma rede comercial bem delimitada, identificando o que o autor define como fornecedores de input (matéria prima, mão de obra, capital) e seus compradores de output (intermediários e consumidores), principalmente, no período (2012-2014) de construção da quarta usina.

Diante dessa discussão de Perroux (1967), um complexo industrial pode alterar por um momento a dinâmica espacial, econômica da localidade e das adjacências. Nesse sentido, as obras de construção da quarta usina de pelotização da Samarco implicaram profundas mudanças no quadro financeiro, como também demográfico de Anchieta naquele momento.

De acordo com o Relatório de Atendimento Condicionante 53, o valor de compras para o projeto da quarta usina realizadas pela Samarco foi um montante de R\$1,6 bilhões. Desse total, 55,1% foram aquisições no estado do Espírito Santo; 20,9% em Minas Gerais e 24% nas outras unidades da federação.

No que tange as compras de produtos e serviços na Área de Influência Direta (AID) do projeto, o valor total ficou apenas na casa dos R\$198.454.396,63, ou seja, 12% do valor total das aquisições. O gráfico abaixo mostra a distribuição dos valores de compras na Área de Influência Direta.

Gráfico 02 - Total de Compras e Serviços da Samarco para a Quarta Usina em Anchieta, Guarapari e Piúma em 2012



Fonte: Samarco - Relatório de Atendimento Condicionante 53 (2012).

Pelo gráfico, o município de Anchieta concentrou, em média, 83,5% (R\$165,7 milhões) das aquisições; Guarapari; com 15,2% (R\$30,1 milhões) e Piúma com 1,3% (R\$2,5 milhões).

Em relação ao total das compras e serviços das empresas localizadas em Anchieta é importante lembrar que isso não significa que eram originalmente do município, pois provavelmente ali se instalaram para estar próximas à empresa durante as obras da Quarta usina. Já em relação aos municípios de Guarapari e Piúma, as compras foram a partir de empresas terceirizadas contratadas pela mineradora. As compras e serviços solicitados pela Samarco estavam relacionados a necessidade de transporte de trabalhadores, de alimentação, de confecção, de manutenção elétrica e de caldeiras durante as obras da quarta usina.

Uma questão importante de ser salientada condiz com um estudo, apresentado em 2016 pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Anchieta, intitulado, A importância da Samarco para a Região Sul do Espírito Santo e Brasil. O mesmo afirmara que das 851 fornecedoras da indústria de base no estado do Espírito Santo, 22,9% possuíam a Samarco como cliente. Além disso, do total, 358 empresas se situavam na Região Sul capixaba, como revela a tabela 14.

Tabela 14 - Distribuição de Empresas na Região Sul do ES

	Fabricação e Montagem	Construção Civil	Engenharia Projetos	Serviços Gerais	Comércio Geral	Total
Local						
Região Sul	51	27	5	109	166	358
Anchieta	6	4	0	46	34	90
%	12	15	-	42	20	25

Fonte: CDL Anchieta - A importância da Samarco para a Região Sul do Espírito Santo e Brasil (2016).

A tabela revela um predomínio de empresas ligadas a fabricação, montagem e construção civil, principalmente, como complemento da cadeia produtiva da Samarco. Outra observação é a concentração de 25% do total das empresas da região sul no município de Anchieta, além da presença de firmas de serviços gerais (42%) e atividades ligadas ao comércio geral (20%).

Com as obras da quarta usina em andamento entre 2012 e 2014, a Samarco visou à contratação de mão de obra nos municípios da AID. No ano de 2012, dos 3.572 trabalhadores do empreendimento, 65% eram residentes de Anchieta, Guarapari e Piúma. Em relação ao município de origem, ou seja, o local de residência do trabalhador no momento de sua contratação, no ano de 2012, Guarapari respondia por 35,1% do efetivo da AID, Anchieta (23,1%), Piúma (6,6%), de Outros Estados (19%) e de Outros Municípios do Espírito Santo (16,2%).

Nesse sentido, a tabela a seguir demonstra a distribuição da mão de obra de acordo com o local de origem do trabalhador.

Tabela 15 - Local de Origem dos Trabalhadores da Samarco na Construção da Quarta Usina 2012

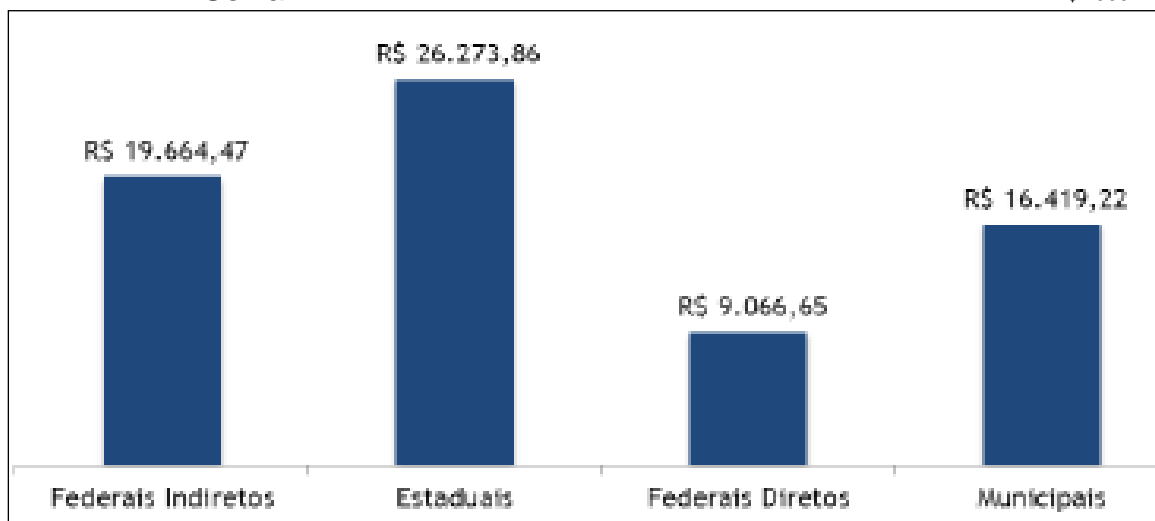
Origem	Número Absoluto	Porcentagem (%)
Guarapari	1253	35,1%
Anchieta	825	23,1%
Piúma	236	6,6%
Outros Estados	679	19%
Outros Municípios-ES	579	16,2%
Total	3572	100%

Fonte: Samarco - Relatório de Atendimento Condicionante 53 (2012).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

O fator de proximidade explica um maior número de trabalhadores provavelmente na montagem e construção que se originaram de Guarapari e Anchieta. Os trabalhadores oriundos dos estados vizinhos do Espírito Santo como a Bahia, Minas Gerais e o Rio de Janeiro são também significantes (19%). Na medida em que se desenvolvia a obra, a comercialização de bens e serviços gerava impostos federais diretos e indiretos, estaduais e municipais. O Relatório de Atendimento Condicionante 53 cita que no período do mês de junho de 2010 a setembro de 2012, o valor total de impostos previsto durante as obras foi de R\$71.424.193,68, como mostra o gráfico 03.

Gráfico 03 - Total Previsto de Impostos Gerados pelas Obras da Quarta Usina

Em R\$ 1000



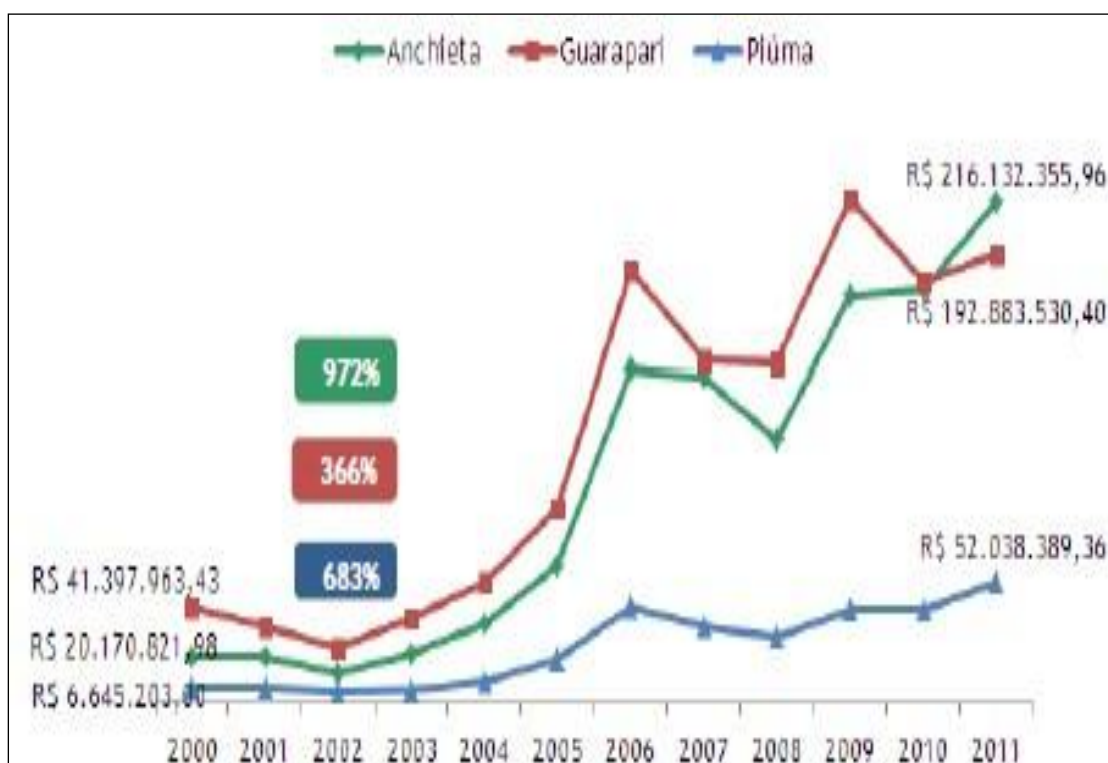
Fonte: Samarco - Relatório de Atendimento Condicionante 53 (2012).

Destaque para a arrecadação de tributos Estaduais, no caso o ICMS (36,8%), em segundo os Federais Indiretos como o Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) (27,5%); os Municipais, nesse caso o ISS (23%) e os Federais Diretos como o IPI (12,7%).

Em Anchieta, durante os anos de obra (2012-2014), incluindo todos os tipos de impostos, o destaque foi para o aumento na arrecadação dos impostos como o ISS (16,9%), a cota parte do ICMS (42,8%) e também dos royalties do petróleo (17,3%), os quais contribuíram para o crescimento da receita orçamentária local.

De acordo com o Relatório de Atendimento Condicionante 53, a receita orçamentária da AID cresceu substantivamente de 2000 a 2011 em Anchieta (972%), Guarapari (366%) e Piúma (683%) como revela o gráfico 04.

Gráfico 04 - Receita Orçamentária dos Municípios de Anchieta, Guarapari e Piúma
2000 - 2011



Fonte: Relatório de Atendimento Condicionante 53 (2012).

Pelo gráfico fica visível a evolução da receita orçamentária de Anchieta, Guarapari e Piúma entre 2000 e 2011. Tem de destacar como fator de impulsão desse crescimento, a importância da Samarco e suas respectivas expansões, como nos anos de 2005 e 2006 (construção da terceira usina) na contribuição do aporte financeiro, através do repasse de impostos (ISS, ICMS, IPI), favorecendo o aumento das receitas orçamentárias dos municípios da AID nos anos subsequentes, principalmente durante os períodos de inauguração das usinas como, por exemplo, em 2009.

Dentro dessa linha de demonstrar a expansão da Samarco S/A, no ano de 2014, a mesma inaugurou a quarta usina de pelotização da unidade de Ubu, em Anchieta, litoral sul do Espírito Santo. Segundo informações repassadas pela empresa, a ordem de investimento foi de R\$ 6,4 bilhões, permitindo a ampliação da capacidade produtiva em 37%, dos 22,25 milhões de toneladas de pelotas para 30,5 milhões de toneladas por ano.

Ainda dentro dessa expansão, houve a construção de um terceiro mineroduto de aproximadamente 400 quilômetros, ligando a unidade de Germano, em Minas Gerais até a Unidade de Ubu, em Anchieta, no Espírito Santo, percorrendo dezessete municípios mineiros e dez municípios do Espírito Santo. O mesmo tem a capacidade de transportar em média 20 milhões de toneladas de minério de ferro por ano como mostra a figura 17.

Figura 17 - Rota dos Minerodutos da Samarco



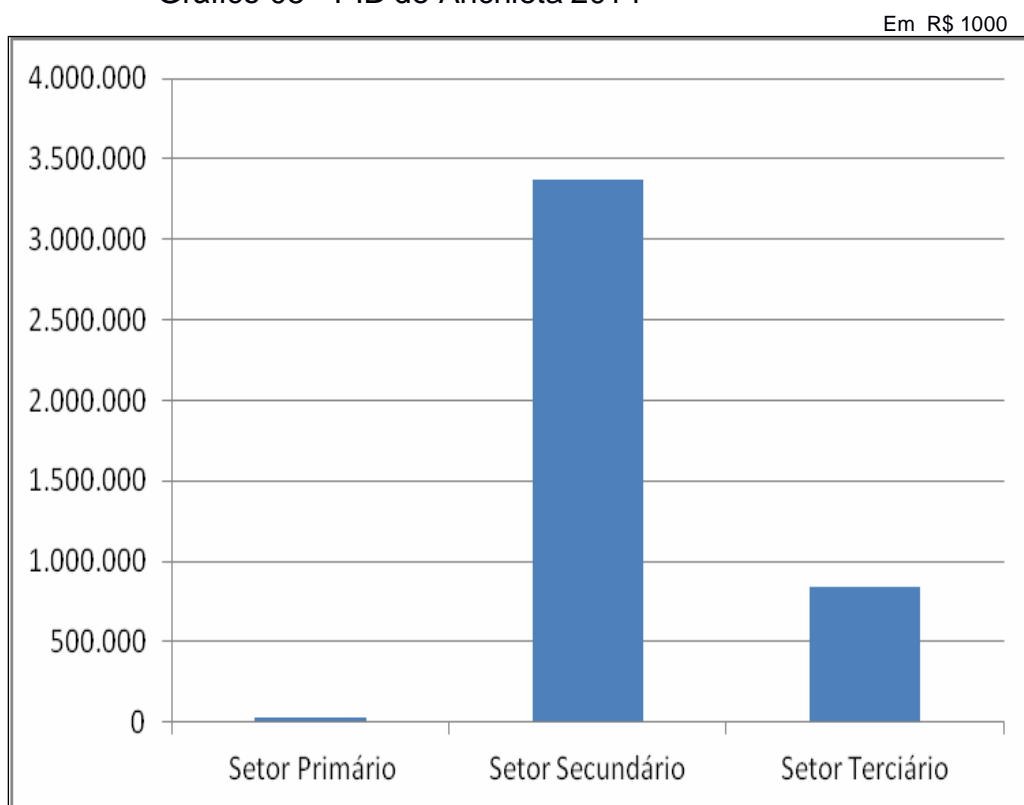
Fonte: Samarco (2015).

Em Anchieta se encontram as quatro usinas de pelotização, as quais beneficiam o minério de ferro recebido pelos minerodutos e os transforma em pelotas. Toda a produção é escoada por um terminal marítimo localizado na região de Ubu.

No ano de 2014, a empresa exportou para 41 clientes que se encontram em 20 países, como a China e outros localizados na África, no Oriente Médio, na Europa e nas Américas. (RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DEZEMBRO DE 2014, SAMARCO).

Após a inauguração da quarta usina da Samarco, ficou mais que evidente a dependência de Anchieta em relação à atividade industrial. O total do PIB deste município, segundo o IBGE, no mesmo ano foi de R\$4.241.970.000,00 sendo 79,4% concentrado no setor secundário; 20%, no setor terciário e 0,6%, no setor primário, como mostra o gráfico 05.

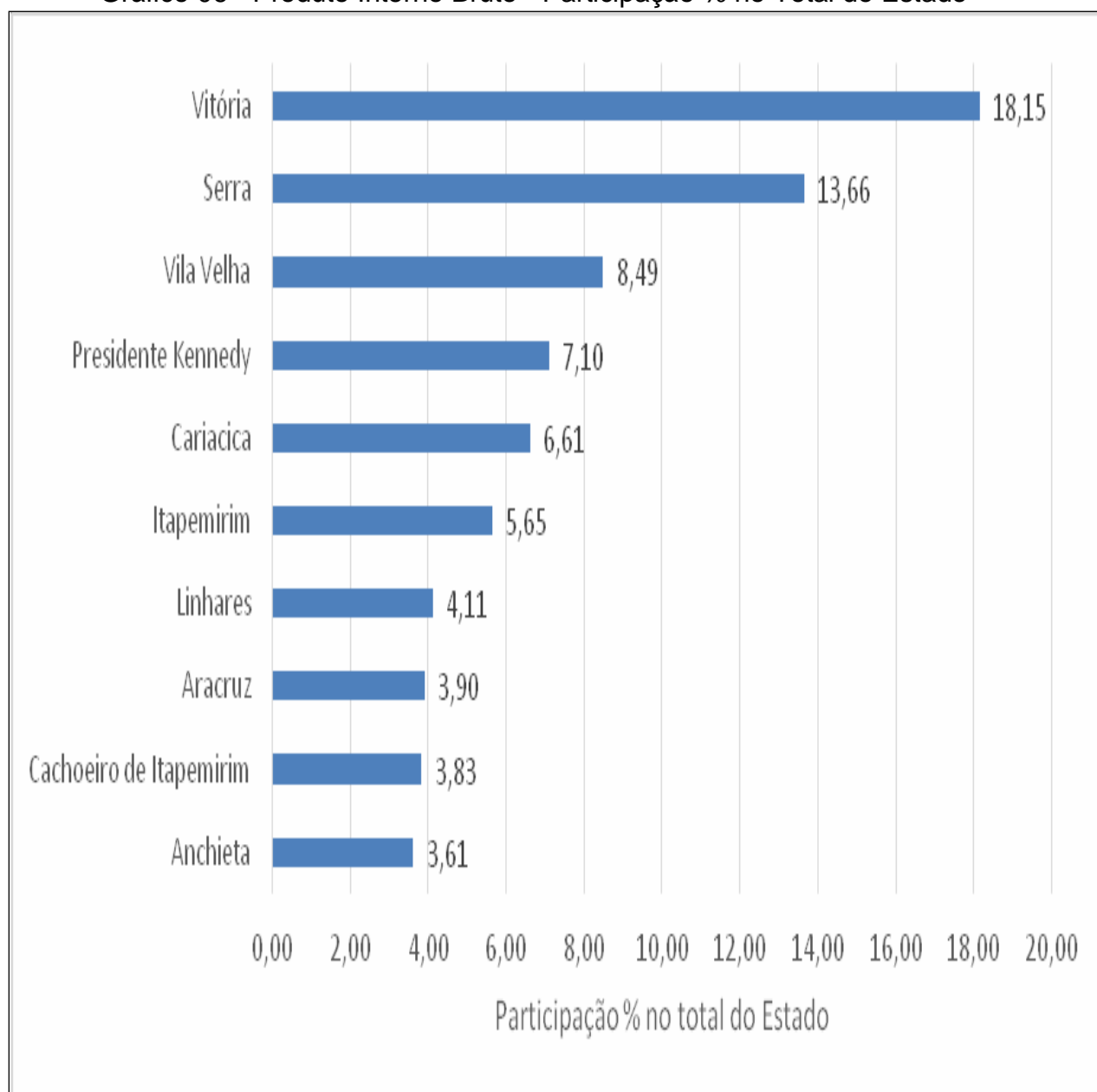
Gráfico 05 - PIB de Anchieta 2014



Fonte: IBGE (2014). Organização: Leonardo Martins Perozini.

Segundo o IBGE, o PIB total do estado do Espírito Santo, no ano de 2014 foi de R\$128,783 bilhões e o município de Anchieta foi o décimo colocado em relação à participação total no PIB estadual.

Gráfico 06 - Produto Interno Bruto - Participação % no Total do Estado

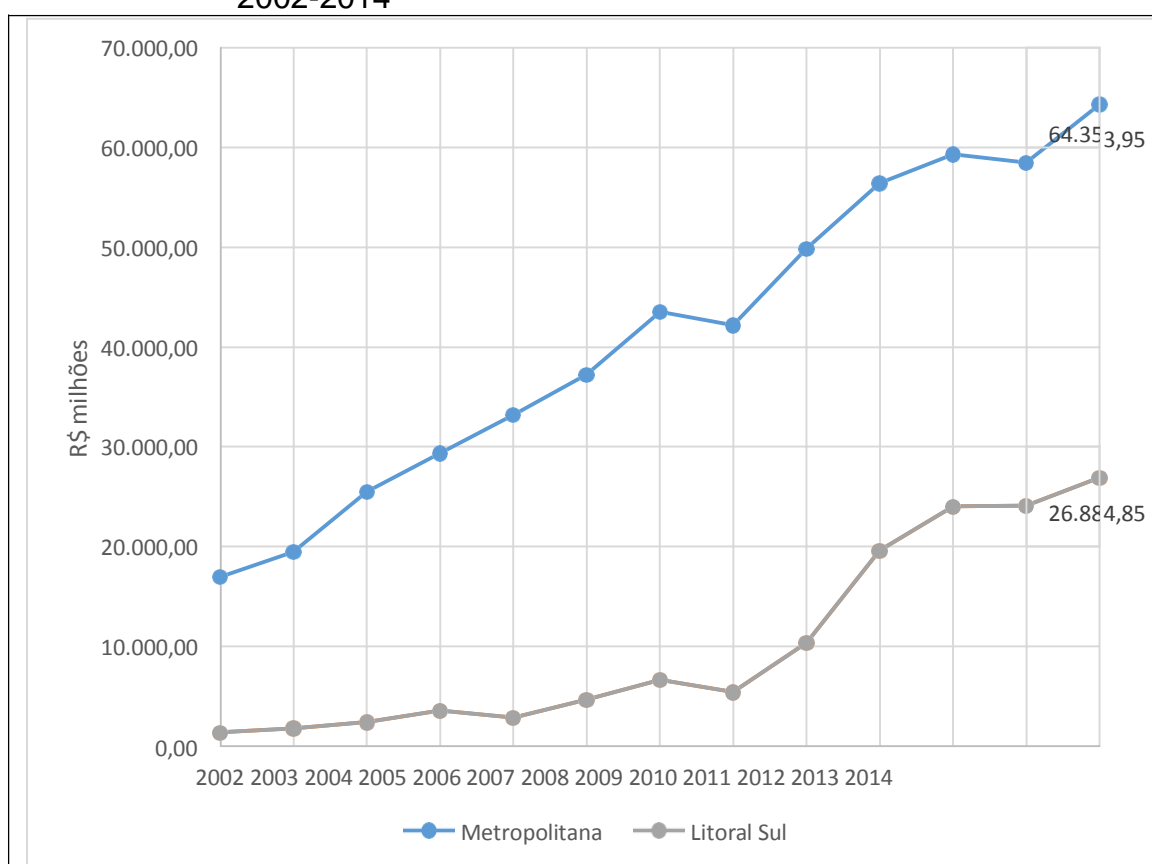


Fonte: IBGE (2014), IJSN (2014).

No gráfico abaixo destaca o PIB da microrregião Metropolitana com R\$64,353 bilhões em 2014, sobressaindo o setor de serviços na capital Vitória e atividades industriais relevantes como na Serra, Cariacica e Vila Velha. Já a microrregião Litoral Sul mostrou uma evolução do PIB possivelmente relacionada as atividades diretas e indiretas ligadas a Samarco em Anchieta.

Há de se destacar também o repasse dos royalties¹⁸ de exploração de petróleo realizada pela Petrobrás a microrregião Litoral Sul, mas que não entra na composição do PIB.

Gráfico 07 - Evolução do PIB da Microrregião Metropolitana e Litoral Sul 2002-2014



Fonte: IBGE (2014), IJSN (2014).

¹⁸ *Royalty* é uma palavra de origem inglesa que se refere a uma importância cobrada pelo proprietário de uma patente de produto, processo de produção, marca, entre outros, ou pelo autor de uma obra, para permitir seu uso ou comercialização. No caso do petróleo, os *royalties* são cobrados das concessionárias que exploram a matéria-prima, de acordo com sua quantidade. O valor arrecadado fica com o poder público. Segundo a atual legislação brasileira, estados e municípios produtores – além da União – têm direito à maioria absoluta dos *royalties* do petróleo. A divisão atual é de 20% para a União, 20% para estados produtores, 17% para os municípios produtores, 3% para os municípios afetados, 20% para Fundo a ser distribuído entre os estados e o DF e 20% para Fundo a ser distribuído entre os municípios. (Brasil, 2013).

Entretanto, o quadro financeiro favorável mudaria a partir do dia 05 de novembro de 2015, quando houve o rompimento da barragem de Fundão da Samarco, no município de Mariana, Minas Gerais que destruiu totalmente o subdistrito de Bento Rodrigues, vitimando 19 pessoas e provocando um desastre ambiental sem precedentes na região afetada, devido à lama composta por metais pesados como arsênio, chumbo, manganês lançada no Rio Doce, vitimando a população, a fauna e a flora das áreas atingidas em Minas Gerais e no Espírito Santo, tendo uma grande repercussão na imprensa nacional e mundial, classificado como o mais grave crime ambiental ocorrido no Brasil.

Diante desse quadro, nota-se pela tabela 16 que o balanço da produção e de lucros da empresa foi afetado. Se no ano de 2014 o lucro foi de R\$ 2,8 bilhões, o de 2015 revelou um prejuízo de R\$ 5,8 bilhões, afetado pelas provisões de R\$ 9,8 bilhões para reparação de danos, pagamentos de multas e exigências feitas pelo governo. Não existem registros para o ano de 2016 da produção de pelotas por parte da empresa devido a sua paralisação. (RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DEZEMBRO DE 2015, SAMARCO).

Tabela 16 - Demonstrativos Econômicos da Samarco 2014-2015

Ano	Produção - Toneladas	Lucro / Prejuízo
2014	25,129 milhões	R\$ 2,805 bilhões
2015	25 milhões	R\$ (- 5,8 bilhões)

Fonte: Samarco S/A. Organização: Leonardo Martins Perozini.

A tabela 17 demonstra a evolução em Anchieta, no período de 2002 a 2016, do PIB, da receita municipal (ICMS e ISS), destacando-se, igualmente, o IPI, e incluindo as diferentes etapas de expansão da produção até a paralisação da Samarco.

Tabela 17- Evolução da Receita Municipal, do PIB e dos Impostos de Anchieta 2002-2016 e do ES em 2016

Em R\$ 1000

Município	Período	Momento	Receita				
			Municipal	PIB	ICMS ¹⁹	ISS	IPI
Anchieta	2002	1° e 2° Usina em Produção	32.237	723.000	26.774	2.907	ND
	2003	1° e 2° Usina em Produção	33.651	761.000	27.533	3.707	ND
	2004	1° e 2° Usina em Produção	41.073	1.254.000	30.587	8.072	785
	2005	Construção da 3° Usina	65.622	1.930.000	39.690	8.376	931
	2006	Construção da 3° Usina	86.001	1.567.000	45.524	15.670	991
	2007	Construção da 3° Usina	112.327	1.817.000	53.543	35.231	1.320
	2008	Inauguração da 3° Usina	114.383	2.773.000	51.520	33.758	1.242
	2009	3° Usina em Produção	121.778	2.093.000	56.739	43.968	1.000
	2010	3° Usina em Produção	219.200	4.434.000	87.771	38.438	2.128
	2011	3° Usina em Produção	274.548	5.396.000	109.008	30.264	2.772
	2012	Construção da 4° Usina	350.413	5.652.000	154.154	47.512	4.392
	2013	Construção da 4° Usina	351.890	4.087.000	163.813	51.594	4.213
	2014	Inauguração da 4° Usina	330.020	4.653.000	189.930	53.278	3.805
	2015	Crime Ambiental/Paralisação	273.867	ND	161.572	29.822	3.711
	2016	Usinas Paralisadas	259.519	ND	164.915	16.342	4.047
2016 Espírito Santo			-	133.700.000*	2.166.847	1.009.993	1.443.084

Fonte: IBGE (2014), Revista Finanças dos Municípios Capixabas (2016 e 2017), IJSN (2016).

Organização: Leonardo Martins Perozini.

ND: Não Disponível.

* Estimado.

¹⁹ Repassado ao município pelo estado do Espírito Santo. O que não significa que a empresa recolheu esse imposto. Os produtos destinados à exportação como é o caso dos “pellets” (minério de ferro que sofre o processo da pelotização) não recolhem ICMS, são isentos. Mas, o cálculo do ICMS leva em conta o PIB do município, provocando uma distorção entre o imposto recolhido e o repassado ao município por causa do PIB.

Há um crescimento gradual com algumas oscilações na arrecadação dos impostos (IPI, ICMS e ISS), da Receita Total e PIB de Anchieta. Com destaque para os anos de obra da terceira usina (2005 a 2008) e da quarta usina (2012 a 2014). É notória a importância do empreendimento na geração de impostos para Anchieta. Por exemplo, em relação ao ISS, segundo a Prefeitura Municipal de Anchieta, no ano de 2014, dos R\$53,278 milhões arrecadados, R\$29,437 milhões foram repassados diretamente pela Samarco ao município, ou seja, 55% desse total foram oriundos de repasse por parte apenas da empresa.

No entanto, a partir do ano de 2015, com o fechamento da Samarco, em novembro do mesmo ano, houve a queda no repasse dos impostos como o próprio ISS, uma queda de 44%; o ICMS teve uma redução de 15% refletindo a queda do PIB. As variações não podem ser relacionadas apenas a paralisação da Samarco, mas também, a situação de “crise econômica” vivida no país. A queda na arrecadação de impostos (ISS e ICMS) afetou a receita total de Anchieta, a qual no período 2014-2015 recuou 17%. O ISS é um imposto pago diretamente ao município e reflete os efeitos do declínio da atividade da empresa.

Em 2016, com a Samarco totalmente paralisada, a arrecadação continuou em declínio, destacando o ISS, o qual sem repasse direto da empresa, representou R\$16,342 milhões. Por conseguinte, refletindo um período de redução, iniciado no final de 2015. Em 2014 a receita total foi de R\$330,020 milhões, enquanto no ano de 2016, passou para R\$259,519 milhões.

De acordo com a Revista Finanças Capixabas (2016), no ano de 2015, o total de ICMS recebido foi de R\$161.572.593,20 para uma população estimada de 27.624 habitantes, sendo o primeiro no ranking de ICMS per capita (R\$5.848,99) e o terceiro município em números absolutos no que se refere ao repasse de ICMS, atrás apenas da capital Vitória (355.875 habitantes) e Serra (485.376 habitantes), este último possui um importante distrito industrial.

Isso reflete uma distorção do cálculo das cotas do ICMS para os municípios baseados essencialmente no PIB, fazendo com que os repasses para Anchieta da cota-parte do imposto sejam muito mais significativos do que muitos municípios populosos. Gerando, conseqüentemente, uma distorção territorial em função da localização de uma atividade industrial em um determinado município e que recolhe pouco ICMS, pois é isenta desse imposto para a exportação de seus produtos. Isso, como consequência direta da Lei Kandir que isenta do tributo ICMS, os produtos e serviços destinados à exportação, nesse caso os “pellets” da Samarco.

Segundo a Samarco, de janeiro a outubro de 2015, as exportações da empresa somaram US\$ 1,8 bilhão, sendo que desse total 95% foram destinados à exportação e apenas 5% foi comercializado no mercado interno. Como o ICMS destinado à exportação não paga tributação, logo a quota de Anchieta provém da drenagem de recursos de ICMS pagos em outros municípios capixabas. Assim, o alto valor de ICMS tem relação com o elevado PIB concentrado na atividade industrial em Anchieta (3, 367 bilhões de reais). Por sua vez em 2014, o PIB de Anchieta foi de 4,6 bilhões de reais (IBGE, 2014).

Assim, a quota de ICMS que cada município recebe, provém do Índice de Participação dos Municípios (IPM). Esse índice é calculado com base em alguns critérios, sendo o de maior peso o Valor Adicionado Fiscal (VAF), que representa a movimentação econômica da cidade, ou seja, o PIB. (REVISTA FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS CAPIXABAS, 2016).

O IPM de Anchieta teve uma perda de ponto percentual de 0,558%, ou seja, caiu de 7,524% em 2016 para 6,966% em 2017, o que representa uma queda de 7,5%, ou seja, menos 12 milhões anuais no caixa municipal para 2017. (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA, 2017).

Há de se destacar em contrapartida também que no período de 2010 a 2014 a alta despesa pública municipal de Anchieta e para o período de 2015 e 2016, uma queda acentuada dessas despesas.

Tabela 18 - Total das Despesas Públicas da Prefeitura de Anchieta 2010-2016

Em R\$ 1000

Período	Valor
2010	180.652
2011	257.299
2012	360.233
2013	301.568
2014	359.573
2015	325.361
2016	227.124
Total	2.011.810

Fonte: Revista Finanças dos Municípios Capixabas (2016 e 2017).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Pela tabela 18 se constata que houve uma variação do dispêndio público em sete anos com um acumulado de R\$2,011 bilhões entre 2010 e 2016, destacando ainda a queda de 30% dessas despesas no biênio 2015-2016 seguindo a queda da receita. Essa redução, segundo a prefeitura de Anchieta, foi decorrente dos cortes nos gastos, a partir, da redução de contratados (Dt's) das secretarias municipais e da renegociação de novos valores de compra (material de escritório, alimentos, serviços, dentro outros) com fornecedores locais.

De acordo a Revista Finanças dos Municípios Capixabas (2016), no ano de 2015, Anchieta foi a nona maior despesa pública dentre os 78 municípios do estado do Espírito Santo, atrás de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica, Linhares, Itapemirim, Aracruz e Cachoeiro de Itapemirim, respectivamente. O total das despesas públicas dos municípios do Espírito Santo de 2015 ficou na cifra dos R\$10,286 bilhões, Anchieta correspondeu a 3,2% desse montante, ou seja, Anchieta tem despesas semelhantes a municípios muito mais populosos e com uma demanda social muito mais importante.

Ficou evidente que a arrecadação e o repasse dos impostos no ano de 2015 e 2016 destoaram dos demais consideravelmente, uma vez que, foi o período de fechamento das atividades da empresa Samarco e também da “crise econômica”, refletindo na diminuição das exportações. Soma-se a esse cenário de dificuldades o alto gasto público de Anchieta.

Assim sendo, Anchieta sofreu impactos socioeconômicos diretos com a paralisação da empresa. Enquanto, outras municipalidades, padeceram também com as consequências de sua paralisação, como Guarapari. Situação a ser discutida a partir desse momento.

4.3 Efeitos da Interrupção das Atividades da Samarco em 2016

A pesquisa de campo realizada nos dias 25/05/2016, 26/07/2016 e 06/04/2017 junto a alguns representantes da administração municipal, do sindicato dos metalúrgicos (SINDIMETAL), da Câmara de Dirigentes Lojistas de Anchieta (CDL) e alguns comerciantes, vislumbrou um cenário de preocupação e incertezas devido à paralisação da Samarco. A empresa para os que responderam o roteiro de entrevistas é um importante dinamizador do comércio local, como pudemos notar na importância dos impostos ligados à mesma.

Há na entrevista com o representante da secretaria de planejamento uma preocupação da gestão municipal em relação ao ICMS para o ano de 2017, pois o seu cálculo será baseado no ano fiscal de 2016 com a empresa inoperante. Por outro lado, no que tange ao IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), o município tenta receber na justiça uma quantia de R\$ 50 milhões devidos pela Samarco.

Em relação à situação da mão de obra empregada, o representante do sindicato Sindimetal Carlos Antônio disse que a empresa possuía nas duas plantas industriais (Ubu e Germano-MG), em média, 5000 trabalhadores. Destes, 3000 trabalhavam em Anchieta. Ele ressaltou que a paralisação provocou a demissão direta dos 1200 terceirizados. Enquanto, os outros 1800 efetivos estão sendo “orientados” pela empresa a aderirem ao PDV (Plano de Demissão Voluntária). Lembrando que até o dia 01 de Julho de 2016, os operários efetivos estavam sob o regime de “*Layoff*”, ou seja, a suspensão temporária do contrato de trabalho para a requalificação profissional. Assim, eles durante as “férias forçadas” faziam cursos de capacitação promovidos pela empresa Samarco.

No dia 20 de abril de 2017, uma reunião entre a empresa e os sindicatos Metabase (MG) e Sindimetal (ES) acordaram a prorrogação do layoff (a terceira prorrogação) para ocorrer entre 01 de junho e 31 de julho de 2017, podendo ser prorrogado por até três meses. Os empregados da Samarco já haviam passado por dois layoff. O primeiro entre abril a junho de 2016 e o segundo, entre janeiro a abril de 2017, de acordo com Carlos Antônio.

A respeito do total do operariado localizado em Anchieta, o Júlio Santos, Gerente do Núcleo de Inteligência e Imagem do Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo (CONDESUL-ES) estimou que nem 10% desses trabalhadores seriam residentes do município.

A grande maioria mora em Guarapari, Piúma e outros municípios da região metropolitana, como Vitória e Vila Velha. Existe uma pressão por parte da administração municipal para a Samarco incentivar a qualificação e a contratação de mão de obra local, a qual sem oportunidades ou fica em Anchieta ou tem como destino a região metropolitana para tentar algo melhor na vida. (Júlio Santos, Gerente do Núcleo de Inteligência e Imagem do CONDESUL).

O percentual de trabalhadores diretos da Samarco, moradores de Anchieta, estimada por Júlio Santos se aproxima do que foi citado no artigo, Desenvolvimento às Aversas e Depredação Socioambiental por uma Mineradora (2015):

O universo de 129 trabalhadores residentes no município de Anchieta, onde estão instaladas as usinas de pelletização, representa apenas 6,82% do total dos que trabalhavam nessas usinas (1.891 trabalhadores) em 2009, o que desmistifica o discurso da empresa enquanto mercado de trabalho privilegiado para trabalhadores residentes no município. (Freire, 2015, p.489).

Questionamos Júlio Santos se ele ou a própria Samarco teriam informações mais recentes do número de trabalhadores diretos morando em Anchieta, o mesmo afirmou não possuí-las e foi categórico em afirmar que a empresa não as repassaria também, uma vez que, iria contradizer o discurso que a empresa utiliza um número considerável de mão de obra local empregada.

Constata-se um descompasso entre a criação de empregos perenes diretos residentes no município trabalhando na empresa e o volume de atividades econômicas da empresa, em particular quando se verifica os empregos provisórios e terceirizados durante a expansão da empresa. Indicando, assim, que a maior parte dos trabalhadores são originários de outros municípios. Voltaremos à questão da mobilidade espacial da força de trabalho de Anchieta morando em outros municípios capixabas no capítulo 5.

Voltando ao plano de demissões da empresa, a alegação passada pela mesma ao sindicato que justificaria as demissões, decorre da possibilidade da mesma só retornar a funcionar provavelmente a partir do ano de 2018, e mesmo assim, possivelmente, com apenas 60% de sua capacidade operacional.

Quanto ao comércio local, a principal preocupação, segundo a apuração da pesquisa junto a Câmara de Dirigentes Lojistas de Anchieta (CDL), girava entorno da demanda econômica produzida pelos terceirizados e trabalhadores diretos da empresa Samarco que utilizavam o setor de comércio e serviços, como por exemplo, oficinas de reparação automotivas, a rede hoteleira e os supermercados. A preocupação dos representantes do comércio local é devido à queda em média de 60% do faturamento das lojas e o aumento das demissões, entorno, de 50% dos trabalhadores.

Os comércios visitados durante o trabalho de campo localizam-se na Avenida Zumira Rosa Antunes (Rodovia do Sol), principal via de entrada para o município e que concentrava os principais comércios do distrito do município, local da sede administrativa da prefeitura de Anchieta (Figura18).

Figura 18 - Avenida Zumira Rosa dos Santos em Anchieta



Fonte: Google Earth (2012).

Nos relatos que obtivemos sobre a situação do comércio, o senhor Sebastião Nunes, 29 anos, morador de Anchieta e trabalhando há seis anos como vendedor na loja Marion Madeiras, que comercializa esquadrias, janelas, portas e outros produtos, se percebe a importância da empresa:

Com a Samarco funcionando, os clientes comprovam mais na loja, principalmente nos períodos que saía a PLR (Participação nos Lucros e Resultados) dos trabalhadores. Com ela parada (a Samarco) a partir dos meses de abril e maio de 2016 houve uma queda de 50% nas vendas e há a possibilidade de reduzir de quatro para dois funcionários caso a situação continue a piorar. Há um sentimento geral de medo. (Sebastião Nunes, vendedor).

Na loja de material de construção Porto, o trabalhador Leonardo Assis, residente de Anchieta, com 40 anos de idade (há quatro como supervisor) explanou seu receio diante da situação econômica local.

A loja tinha contrato de fornecimento de produtos (lajotas, madeira, piso, parafusos etc) tanto para Samarco quanto para as terceirizadas. Quando ocorreu a paralisação, os contratos de compra foram todos suspensos. Nesse sentido, a loja perdeu em média 35% de seu faturamento e dois funcionários de um total de vinte e nove. A tendência é que mais quatro funcionários sejam dispensados. O momento não é bom para o comércio de Anchieta. (Leonardo Assis, supervisor).

Em outra loja de material de construção, a Pontal, o faturamento caiu entorno de 60%, principalmente com a cessão dos contratos de fornecimento de produtos (lajota, parafusos, canos, madeira etc) que o comércio tinha com as empresas terceirizadas de Samarco. Os empregos, segundo, a proprietária estão mantidos, mas caso a demanda não melhore pode haver demissões.

Outro relato que demonstra a situação econômica difícil vivida pelos comerciantes de Anchieta é o de Penha Aparecida, 26 anos, residente de Guarapari e trabalhando como Assistente de Tesouraria a três anos na loja Dadalto de Anchieta. Há de ressaltar que a empresa Dadalto passa por uma profunda crise financeira com o fechamento de algumas lojas no estado.

A paralisação da Samarco afetou demais tanto no faturamento mensal quanto no quantitativo de trabalhadores. Com a empresa (Samarco) funcionando tínhamos um total de vendas mensal de R\$400.000,00 e quinze funcionários. Após o fechamento, o faturamento caiu para R\$100.000,00 e dos quinze, hoje, temos apenas oito, redução de mais de 50% do quadro. (Penha Aparecida, assistente de tesouraria).

Em outro comércio da região, a Via Auto Peças, uma oficina mecânica que também cedia através de contrato de aluguel caminhões para a Samarco, o cenário não é muito diferente dos demais. A proprietária Dandara Martins relatou uma queda considerável de 70% no faturamento mensal e a redução do número de trabalhadores em 40%.

A Inove Autocenter, uma oficina que presta serviços como alinhamento, balanceamento, venda de pneus dentre outros, o proprietário Leandro da Silva disse que dos dez trabalhadores que tinha, seis foram dispensados devido à queda do faturamento em 40%. Ele disse que a oficina atendia muitos veículos das empresas terceirizadas quanto dos trabalhadores da Samarco.

Na drogaria D&D, o seu proprietário Felipe Alencar se mostrou bem preocupado com a redução dos clientes e do faturamento em média de 50% mensal. Devido a grave situação de seu comércio, ele demitiu um atendente ficando apenas com o farmacêutico. Agora, quem faz a função de atendimento é o próprio dono.

A loja de confecção de roupa e presentes personalizados Ana & Bella, através do senhor João Pedro, marido da proprietária, a qual não estava presente no dia da entrevista, citou uma redução de 80% no faturamento, principalmente relacionado à comercialização de vestuários. Ainda, ponderou que a loja é familiar e não possuía trabalhadores contratados.

No supermercado Multishow, o Gerente Elias Araújo citou uma queda de 30% no faturamento e da demissão de 04 trabalhadores de um total anterior de 23. Já, o proprietário Marcelo Honório, dono da empresa de transporte de cargas e terraplanagem JC Lima, localizada em Anchieta, tinha três contratos com a Samarco que foram suspensos. O número de trabalhadores que era de 130, após a paralisação, reduziu para 30 trabalhadores.

Com isso, parando de produzir e dispensando colaboradores, à custa disso fica caríssima. Então, quando a gente começa a não faturar e a pagar essas coisas caras, fica difícil. (Elias Araújo, proprietário da JC Lima).

A situação percebida durante a visita a campo em Anchieta nos meses de maio de 2016 e 06/04/2017 já tinha sido noticiada pelo jornal Portal 27, o qual fez uma reportagem no dia 03 de dezembro de 2015, quase um mês após o fechamento da Samarco.

No município, havia duas unidades do restaurante Cantinho Português, uma localizada em frente à Praia de Castelhanos e outra no Centro. Agora, apenas esta última está funcionando, pois a maioria dos clientes que frequentavam a outra unidade era de funcionários da Samarco. (Rosa da Silva Cunha, proprietária do estabelecimento, Portal 27, 03/12/ 2015).

Outra matéria jornalística sobre o momento vivido pelo comércio local foi divulgada no dia 23 de março de 2016 no site globo.com/Espírito Santo.

Em uma loja de material de construção da cidade, boa parte dos clientes trabalhava na mineradora. Sem emprego, a inadimplência aumentou. Na verdade, quando circula pouco dinheiro no mercado, a inadimplência cresce, não só para a gente, mas para todo comerciante. (Edvaldo Virgino, proprietário do estabelecimento, 23 de março, 2016).

Recentemente, no dia 30 de janeiro de 2017, o jornal Folha Vitória fez uma matéria sobre a situação econômica de Ubu, balneário de Anchieta.

Quando a Samarco parou de operar, a situação do comércio em Ubu ficou muito difícil, muita gente teve que fechar suas lojas. Este ano, o movimento melhorou, mas ainda está longe de ser como era antes. Caso a Samarco volte a operar, certamente teremos um crescimento nas vendas muito maior no ano que vem (Wesley Alves da Silva, dono de uma mercearia e açougue no balneário, 30 de janeiro, 2017).

A situação de preocupação a respeito do impacto financeiro e social da paralisação da Samarco se estendeu também ao município de Guarapari. Em entrevista ao Portal 27, no dia 12 de novembro de 2015, o secretário de Desenvolvimento e Expansão Econômica de Guarapari, Danilo Bastos afirmou que várias empresas locais prestavam serviços a Samarco e recolhiam tributos como o ISS e o ICMS em Guarapari.

A gente estima que de 60 a 100 mil reais por mês nós devemos perder de arrecadação, quanto a baixa demanda de serviços de algumas empresas aqui no município. Também tememos quanto ao impacto social, porque diversas pessoas perderão seus postos de trabalho. Por enquanto, o que nos preocupa são os terceirizados, que já foram dispensados nesta semana. (Danilo Bastos, Portal 27, 12 de novembro, 2015).

É importante salientar que 50,3 % do PIB de Guarapari é gerado pelo comércio e serviços. Logo, com o desemprego local e a queda do consumo, acaba afetando a arrecadação municipal, como afirma o secretário Danilo Bastos.

Nós calculamos que deixará de circular em Guarapari de 8 a 12 milhões e meio de reais a cada mês que a Samarco ficar de portas fechadas. Isso é um impacto econômico imenso, imensurável. Nós não conseguimos mensurar, por exemplo, quais setores vão ser impactados diretamente, porque, como eu falei, o impacto é indireto. (Danilo Bastos, Portal 27, 12 de novembro, 2015).

O Portal 27 também noticiou no dia 19 de fevereiro de 2016 a situação difícil de quase 200 trabalhadores demitidos pela empresa Vix Logística que prestava serviços de transporte de funcionários, limpeza industrial e outros à Samarco. Em resposta ao Sindicato dos Rodoviários de Guarapari, a Samarco justificou o encerramento dos contratos invocando a falta de serviços com a empresa paralisada.

Diante desse fato, muitos desses trabalhadores ficaram receosos com esse momento difícil:

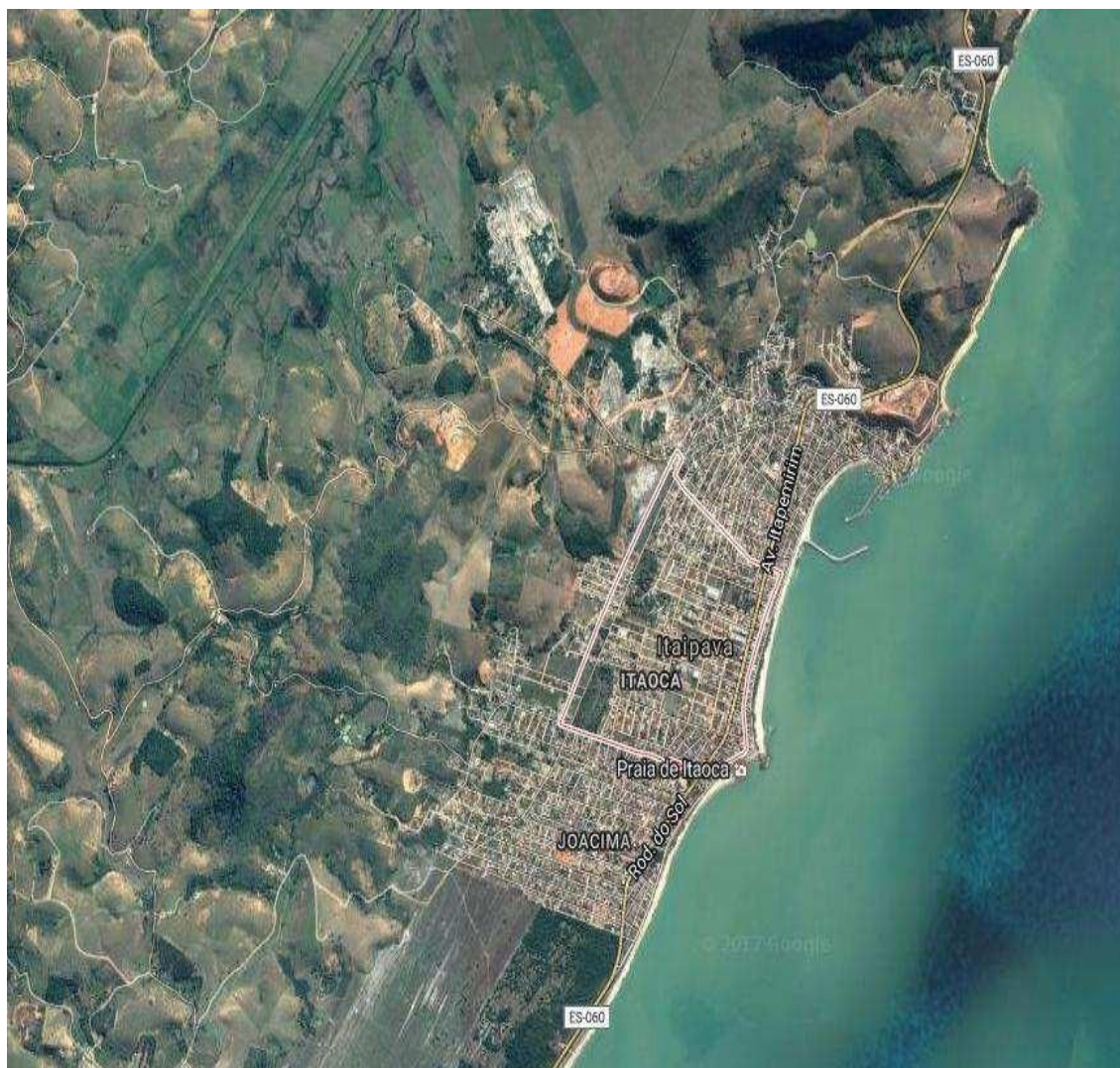
Infelizmente, fomos mandados embora. Não temos muito o que fazer. Emprego em Guarapari está tão difícil, ainda mais para receber o que recebíamos na área. Dia 25 (fevereiro de 2016) eles vão nos pagar uma parte e depois de um mês vamos receber a outra parte da nossa rescisão. Depois eu vou dar entrada no meu seguro e, provavelmente, ir embora para outro Estado. (Jhonatan de Oliveira, 22 anos, ex-trabalhador da Vix, Portal 27, 19/02/2016).

Eu já estava ciente que isso poderia acontecer, mas tinha esperança de que não seria antes de abril (2016). Agora a situação vai ficar complicada, com essa onda de desemprego que está tendo e eu tendo família para sustentar. Agora é entregar na mão de Deus e ver o que vai acontecer (Jackson Pereira de Oliveira, 29 anos, ex-trabalhador da Vix, Portal 27, 19/02 2016).

No município de Cachoeiro de Itapemirim-ES, sul capixaba, próximo a Área de Influência Direta da Samarco, a preocupação de acordo com o prefeito Roberto Carlos Casteglione em reunião com lideranças locais, em janeiro de 2016, condiz com a situação do distrito de Itaoca (figura 19) município de Itapemirim, distante 25,5 quilômetros da Samarco.

Em Itaoca há empresas que fornecem desde alimentação até calcário a Samarco. Com a suspensão dos contratos, 80 empresas podem fechar, logo, demitindo seus funcionários. (Roberto Carlos Casteglione, Aquinoticias, Janeiro, 2016).

Figura 19 - Distrito de Itaoca



Fonte: Google Earth (2012).

A área de impacto da paralisação da Samarco não se limitou apenas aos municípios da Área de Influência Direta e o sul do Espírito Santo, mas também da Região Metropolitana da Grande Vitória. Destaque para a Serra, um importante polo industrial metropolitano que abriga várias empresas que mantinham contrato de prestação de serviços com a Samarco. Segundo o presidente do Centro Capixaba de Desenvolvimento Metalmeccânico (CDMEC), Durval Vieira, em entrevista ao jornal online Tempo Novo, a Samarco comprava por ano do setor, cerca de R\$110 milhões em componentes como peças, rolamentos e cabeamentos.

No entanto, as compras foram suspensas devido ao fechamento da empresa. Com isso, as terceirizadas localizadas na Serra acumularam um prejuízo de aproximadamente R\$ 300 milhões até dezembro de 2016, além da extinção de 400 postos de trabalho no município serrano.

Os contratos são discutidos com cada empresa em particular. A orientação é que as empresas remanejem os profissionais para outros clientes, visando reduzir o número de demissões, (Durval Vieira, Tempo Novo, 2016).

A situação que já era ruim piorou como noticiou o jornal Tempo Novo, no dia 11 de Abril de 2017. O responsável pela unidade local da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Findes), José Carlos Zanotelli, disse que com a paralisação da Samarco, houve a interrupção do fluxo de R\$ 300 milhões gerados pelas terceirizadas sediadas na Serra que prestavam serviço à mineradora, tirando cerca de mil empregos na cidade e R\$ 15 milhões de ISS dos cofres municipais.

A relativa proximidade geográfica do Polo Industrial da Samarco com a RMGV, na figura do município de Guarapari e também de Serra, como visto até agora, demonstra a existência de uma conexão de demanda de fluxos de mercadoria, capital e pessoas entre Anchieta e a RMGV.

A própria paralisação da Samarco provocou efeitos socioeconômicos que não se limitaram a Anchieta ou sua Área de Influência Direta, mas tornaram-se deslocalizados a partir do momento que suas consequências reverberaram também na Região Metropolitana da Grande Vitória. Isso vai ao encontro de Perroux (1967), quando o autor afirma que a presença de uma unidade industrial, caracteriza-se pela efetiva dimensão de seus efeitos de escala de conexões (local, regional e global).

É evidente como foi discutido até agora na dissertação a importância da Samarco para Anchieta, para a Área de Influência Direta, para a RMGV e o estado. Os números ajudam a compreender essa dimensão. Em 2014, a Samarco declarou em seu balanço de demonstrações financeiras ter exportado 25,129 milhões de toneladas de ferro e até o final de novembro de 2015 era responsável por 47% da produção de pelotas de minério do estado. Tendo faturamento bruto em 2014 de R\$ 7,601 bilhões e lucro líquido de R\$ 2,805 bilhões, ou seja, o faturamento de 2014 representou 5% do PIB estadual de 2016, bem superior ao total do PIB de Anchieta em 2014. (4,6 bilhões).

Os valores impressionam até em momento de crise, pois o PIB do Espírito Santo pode reduzir em até 14% devido entre outros motivos à suspensão das atividades da Samarco no ano de 2016, segundo estimativa do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). “Esse número pode ser explicado pela queda na produção da indústria extrativista, que se deve em grande parte à Samarco”, explicou a diretora presidente do IJSN, Andrezza Rosalem, em entrevista ao Jornal Tempo Novo, em novembro de 2016.

Diante desse quadro, uma série de reuniões ocorreram entre representantes da empresa, dos municípios atingidos e do governo federal na tentativa de pressionar para se obter a concessão de novas licenças ambientais e a reabertura da empresa.

É notória a preocupação econômica em detrimento do crime ambiental e social ocorrido tanto em Minas Gerais quanto no Espírito Santo com a ruptura da barragem. A presença de um Polo Industrial requer condicionantes a serem seguidas que não contemplem apenas aspectos de produção e do lucro, mas também que contemplem questões ambientais e sociais. Os efeitos locais, regionais, econômicos, sociais e ambientais são interligados. O que pudemos notar com o que foi analisado nesse capítulo é que os “efeitos” regionais das atividades da empresa ultrapassam de muito os limites do município. Mas, diante do tamanho da empresa, a sua importância local é também de primeiro plano.

Perroux (1967) afirma que um polo industrial deve se desenvolver de forma organizada e justa para quem produz, consome e habita próximo ao empreendimento.

O crescimento e o desenvolvimento de um conjunto de territórios e de populações não serão, por conseguinte, conseguidos senão através da organização consciente do meio de propagação dos efeitos do polo de desenvolvimento. São órgãos de interesse geral que transformam o crescimento de uma indústria ou de uma atividade em crescimento de uma nação em vias de formação e os desenvolvimentos anárquicos em desenvolvimento ordenado. (Perroux, 1967, p. 194).

Assim, que se garanta a segurança, atenuar os desequilíbrios sociais, gerencie o fluxo de trabalhadores e fomente um desenvolvimento local que diversifique a economia do lugar, visando a não vinculação apenas da produção do polo industrial. Isso demonstrou que para além de um “efeito” de “desenvolvimento” regional, a Samarco se revelou um “enclave”, criando uma dependência econômica que é desestabilizadora para o município de Anchieta e para a região em períodos de crise.

Obviamente há de se somar à situação ambiental e de fechamento das usinas, o impacto pela queda do preço do minério de ferro no mercado mundial e o cenário de “crise econômica” que acomete o país desde 2015 que também tiveram seus “efeitos” sobre o território. O país tem hoje mais de 13,5 milhões de desempregados, segundo o IBGE, (jornal Folha de São Paulo, em 31 de março de 2017). Vê-se que o problema ultrapassa o local e o regional.

Entretanto, a paralisação da Samarco veio agravar um panorama que já não era dos melhores aumentando o desemprego local, a queda no lucro do comércio e da receita orçamentária de Anchieta.

Após determinar a evolução territorial, dos fluxos econômicos e populacionais de Anchieta diante da presença da Samarco desde os anos 70, agora, será analisado nesse último capítulo como o município em questão mantém uma vinculação com a Região Metropolitana da Grande Vitória perante os fluxos demográficos e de transportes que estão de maneira direta e indireta associados à Samarco.

5 O Município de Anchieta e suas Conexões com a Região Metropolitana da Grande Vitória

5.1 Introdução

Como já discutido nos capítulos 2,3 e 4, Anchieta mantém uma ligação direta com a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), através dos efeitos dos fluxos de pessoas, econômicos e de mercadorias gerados pelo processo produtivo da Samarco. Diante disso, tais fluxos para serem entendidos devem ser colocados na perspectiva da mobilidade pendular e do transporte entre o município em questão e a RMGV.

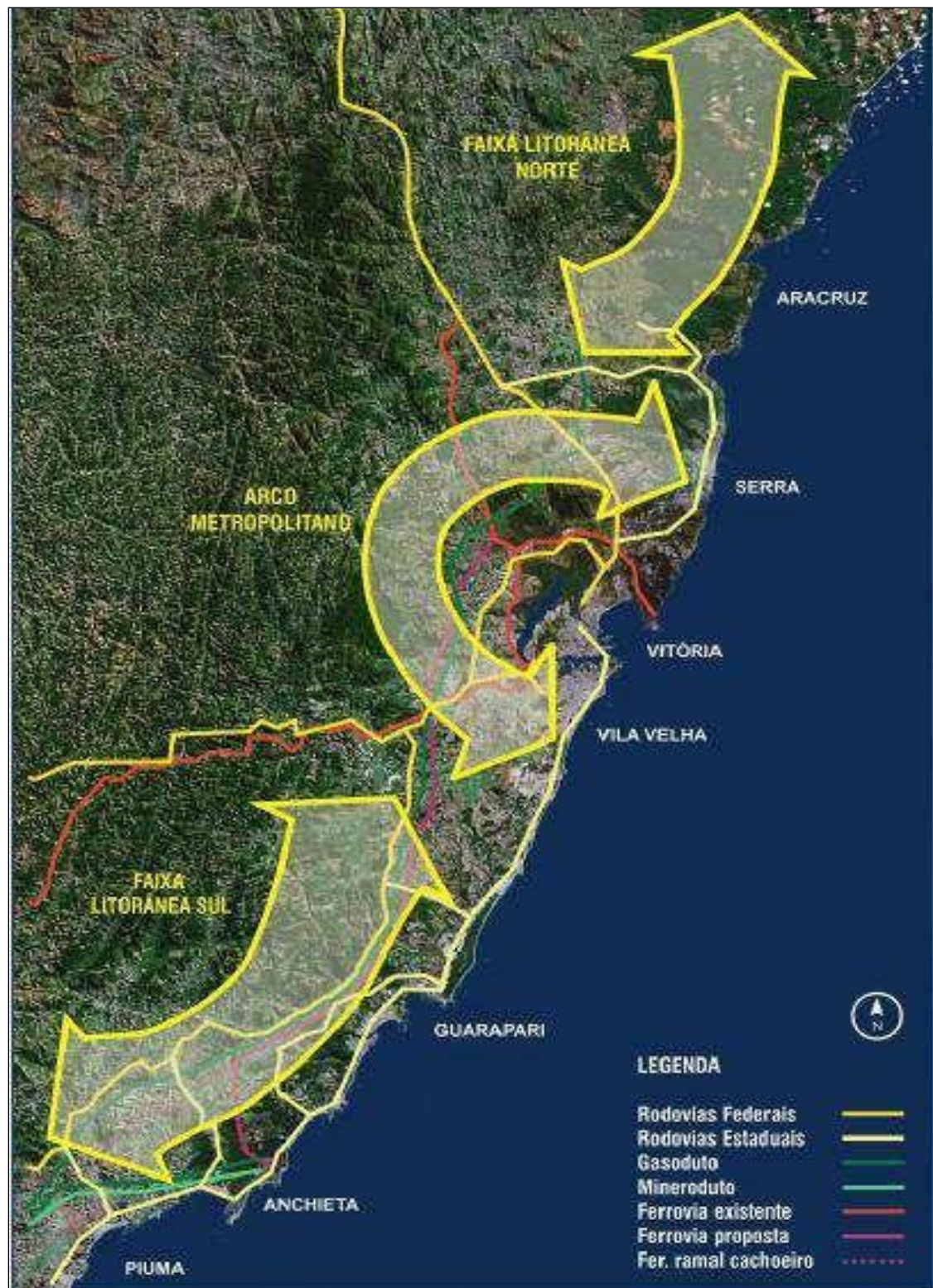
Na Região Metropolitana da Grande Vitória há de acordo com o estudo Sistema Viário Estruturador da Circulação Urbana da RMGV (2010) um Arco Metropolitano no entorno da baía de Vitória que acaba influenciando o município de Anchieta diante da proximidade geográfica desse último com a RMGV e das articulações socioeconômicas existentes.

Os equipamentos da cadeia de serviços relacionada às atividades do corredor logístico estadual convergem para a RMGV, onde se adensam e se sobrepõem a um espaço urbanístico, populacional e infraestrutural também mais densos. Essa concentração ocorre especialmente ao redor da Baía de Vitória, formando o chamado Arco Metropolitano. (Sistema Viário Estruturador da Circulação Urbana da RMGV, 2010, p.08).

Entende-se como conceito de Arco Metropolitano a configuração da Região Metropolitana enquanto território econômico dos portos marítimos no interior da malha urbana, circunscrito ao corredor de ligação rodoferroviária entre os portos secos e marítimos, onde se desenvolvem dispositivos industriais e logísticos vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais. (SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURADOR DA CIRCULAÇÃO URBANA DA RMGV, 2010).

É de suma importância salientar que o Arco Metropolitano se conecta a RMGV (figura 20), mas desloca-se em direção à faixa litorânea sul, onde se localiza Anchieta, a partir dos fluxos econômicos, demográficos e de transportes engendrados pela presença do complexo industrial da Samarco.

Figura 20 - Arco Metropolitano da Grande Vitória



Fonte: Sistema Viário Estruturador da Circulação Urbana da RMGV (2010).

Nesse sentido, os fluxos de produção, de pessoas e de mercadorias entre a RMGV e o município de Anchieta, requerem uma estrutura viária de rodovias organizadas para fluírem. Assim, para entender a conexão de Anchieta com a região, para além dos dados econômicos e de impostos analisados no capítulo anterior, pretende-se analisar a estrutura rodoviária conectando Anchieta a RMGV, bem como a mobilidade e os fluxos pendulares de pessoas (que inclui os deslocamentos para trabalho na Samarco).

5.2 As Rodovias no Estado do Espírito Santo e seus Fluxos

O Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009) organizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo (DER-ES) afirma que a malha rodoviária capixaba (ver figura 21) apresenta uma extensão de 6.526,7 km, sendo constituída por rodovias federais, estaduais e trechos de rodovias federais (Eco101, BR-101) e estaduais (Rodosol, ES-060) delegadas a particulares.

As rodovias federais no Espírito Santo correspondem a 911,8 km (14%) da malha estadual, o órgão responsável pelo gerenciamento dessa malha é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Na BR-101, que se inclui na malha federal, há o eixo longitudinal norte-sul, do Rio de Janeiro até a Bahia e há as transversais, ligando o Estado a Minas Gerais (BR-262 - Vitória a Belo Horizonte; BR-259 até Governador Valadares, BR-482 ligando o sul do Estado a Conselheiro Lafaiete e a projetada BR-342, que ligará Linhares a Teófilo Otoni).

Já, a rede de rodovias estaduais é gerenciada pelo DER-ES e tem um total de 5.614,8 km (86%) da malha. As principais são a ES-060, que dá acesso à Anchieta, à Samarco e aos portos do litoral sul do Estado; a ES-010, que dá acesso ao litoral e aos portos do norte do Estado; a ES-080, que liga o noroeste do Estado à Vitória, passando por Colatina, e a ES-257, entre Aracruz e o Porto de Barra do Riacho. (PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTES DO ESPÍRITO SANTO, 2009).

Figura 21 - Mapa Rodoviário do Espírito Santo



Fonte: Brasil Turismo (2017).

Para o IPES (2000), a BR-101 atua como corredor de circulação de mercadorias e de passageiros em âmbito nacional, integrando a região com os estados do Rio de Janeiro e Bahia, articulando ligações com os municípios estaduais. A ES-060 representa o mais importante elemento de integração entre o litoral sul e a Região Metropolitana da Grande Vitória, atuando também como o principal eixo de ligação e articulação intrarregional.

O Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009) revelou em 2008 um Valor Médio Diário Anual (VMDA), ou seja, valor médio de todos os volumes diários registrados durante um ano em uma dada seção de uma via, na BR 101 a média de 8.517 veículos por dia, Por sua vez, o VMDA das rodovias estaduais ficou entorno de 2.992 veículos por dia. Obviamente que essa média aumentou desde 2008 com o crescimento da frota de veículos, como afirma o Observatório das Metrôpoles (2013).

O número de automóveis [no Brasil] passou de pouco mais de 24,5 milhões, em 2001, para 50,2 milhões, em 2012. Isso significa que a quantidade de automóveis exatamente dobrou, com um crescimento de 104,5%. Em toda a séria histórica, merece destaque o aumento de 3,5 milhões de automóveis em 2012. Assim, a frota brasileira passa de aproximadamente 46,7 milhões para os 50,2 milhões já mencionados em apenas um ano. Neste caso, é importante destacar que, de todo o crescimento ocorrido nos últimos 10 anos (acréscimo de 24,2 milhões de autos), 14,6% ocorreram apenas em 2012. Esse crescimento elevado em 2012 também ocorre nas principais regiões metropolitanas. (Observatório das Metrôpoles, 2013, p.04).

Na elaboração do Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009), foi organizado um estudo sobre a Origem e Destino dos deslocamentos, destacando o transporte rodoviário, no ano de 2008, ou seja, o volume de intercâmbio entre área definidas do Estado que são normalmente conhecidas como zonas de tráfego.

No Plano Estratégico foram consideradas as 12 microrregiões de planejamento do Estado como as zonas de tráfego internas. Como zonas de tráfego externas, foram consideradas as microrregiões homogêneas do IBGE para os Estados da Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro, que são os estados limítrofes ao Estado do Espírito Santo. Os demais Estados foram considerados, cada um, como uma zona de tráfego externo. (Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo, 2009, p.174).

Foram realizadas 76.147 entrevistas de passageiros de veículos no total nesse estudo. Sendo 55.316 veículos de passeio, incluindo motos, 1.580 eram veículos de transporte coletivo e 19.591 eram veículos de carga (tabela 19). Nas entrevistas foram obtidas informações sobre o tipo do veículo, quilometragem rodada, tipo de combustível, idade, propriedade, marca, origem e destino da viagem. (PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTES DO ESPÍRITO SANTO, 2009).

Tabela 19 - Porcentagem de Veículos no Espírito Santo em 2008

Tipo de Veículos	Porcentagem (%)
Passeio	63,1
Carga	33,7
Ônibus	1,9
Motos	1,3
Total	100

Fonte: Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

A respeito dos veículos, como mostra a tabela 19, havia uma concentração maior de dois tipos, o de passeio e de carga, com um total no entorno de 96,8% em 2008. No entanto, a frota cresceu desde então.

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a frota de veículos do Brasil passou de 31,913 milhões em 2001 para 90,686 milhões em 2015, uma alta de 184,2%. No período em questão, a frota de motocicletas cresceu 402,2%, enquanto o número de automóveis aumentou 134,6% - o total de ônibus aumentou 115,5% e a frota de caminhões cresceu 81,7%.

No Brasil, segundo a Confederação Nacional de Transporte (CNT), em 2015, havia a predominância do modal do transporte rodoviário em detrimento dos demais, como revela a tabela 20.

Tabela 20 - Distribuição dos Modais de Transporte no Brasil 2015

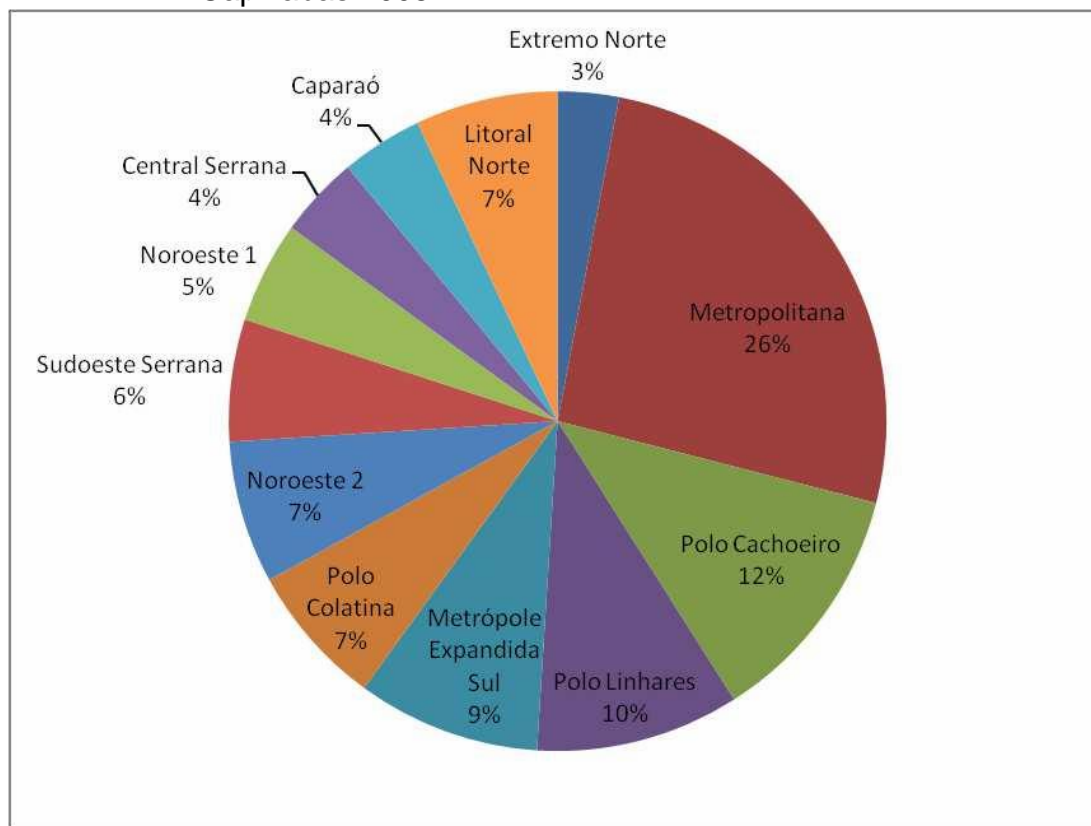
Modal	Porcentagem (%)
Rodoviário	61,1
Ferrovário	20,7
Aquaviário	13,6
Dutoviário	4,2
Aéreo	0,4
Total	100%

Fonte: CNT (2015). Organização: Leonardo Martins Perozini.

A tabela confirma a dependência histórica do modal rodoviário no que tange ao transporte de cargas e de pessoas no Brasil. Tal situação decorre de praticamente todo o território nacional ser conectado por rodovias, processo iniciado na metade do século XX (anos 50) com a chegada das multinacionais automobilísticas, as quais necessitavam de uma malha rodoviária pavimentada para a circulação de sua produção. Para Vieira (2001), o transporte rodoviário é indicado para curtas e médias distâncias e carga de maior valor agregado, sendo utilizado na maior parte dos transportes realizados no Mercosul.

Assim, o número total de deslocamentos contabilizados pela pesquisa origem destino, citados no Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009), foi de 61.176 viagens diárias geradas no estado, ou seja, entre as microrregiões (internas) e para fora do estado (externas). O gráfico 08 destaca a distribuição de viagens internas entre as microrregiões do Espírito Santo.

Gráfico 08 - Distribuição da Porcentagem de Viagens entre as Microrregiões Capixabas 2008

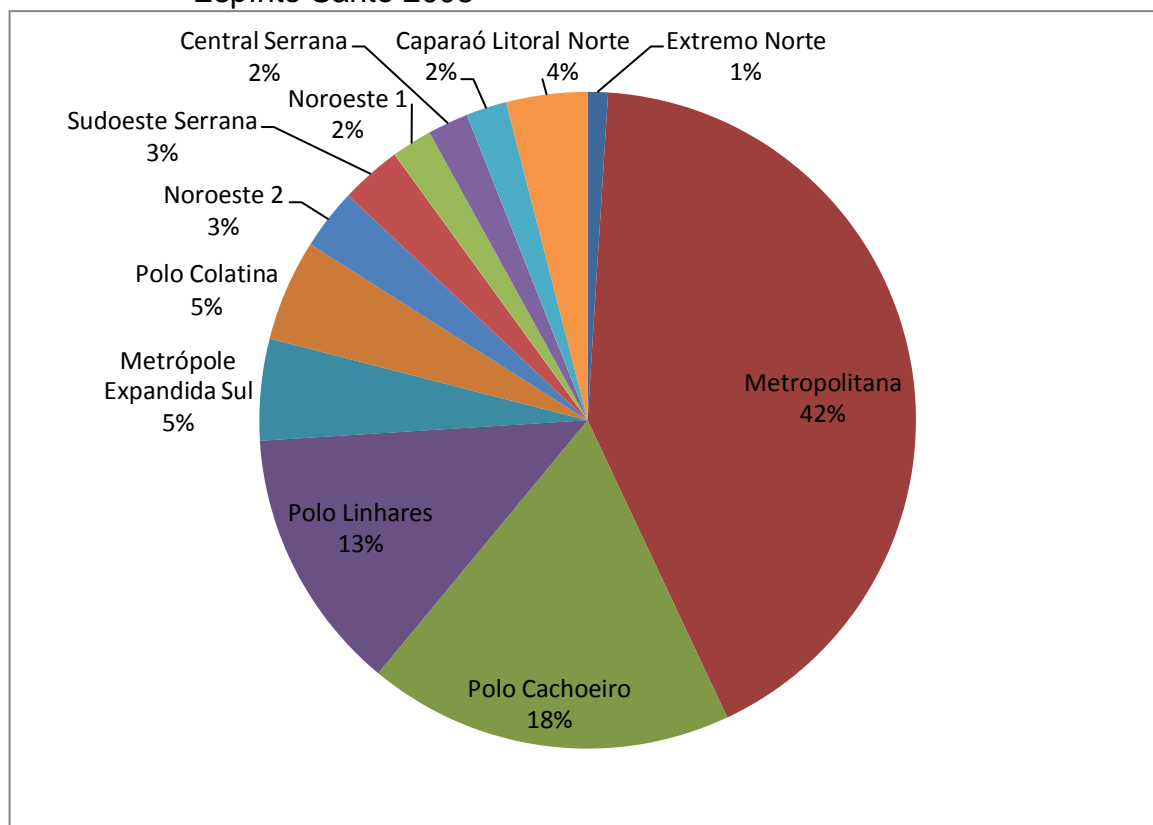


Fonte: Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

O gráfico 08 demonstra a importância das microrregiões (delimitadas pelo governo do Estado) metropolitana (Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão) e a Metrópole Expandida Sul (Anchieta, Alfredo Chaves, Iconha, Piúma, Marataízes e Itapemirim). Essas duas regiões concentram 35% do fluxo interno das viagens.

Outro elemento importante também analisado durante a pesquisa origem e destino de 2008, condiz com o transporte de 50 milhões de toneladas em cargas, sendo realizado entre as microrregiões do Espírito Santo (17,4 milhões de toneladas) e para outros estados (32,6 milhões de toneladas). O gráfico 09 demonstra a divisão entre as microrregiões no estado.

Gráfico 09 - Divisão da Tonelagem de Cargas entre as Microrregiões do Espírito Santo 2008



Fonte: Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (2009).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Os dois gráficos (08 e 09) revelam uma concentração tanto do número de viagens, quanto do movimento de cargas na região metropolitana, a qual essa age como um elemento centralizador em relação às outras microrregiões no que tange a serviços, trabalho e lazer. Assim, a Região Metropolitana representou 26% do total das viagens diárias seguida, em ordem de importância, pelo Polo Cachoeiro (12%), Polo Linhares (10%), Metrópole Expandida Sul (9%) e o Polo Colatina (7%), onde essas concentraram uma porcentagem de 86% das viagens internas.

A microrregião Metrópole Expandida Sul, da qual Anchieta faz parte, é a quarta colocada em relação ao número de viagens diárias e de cargas transportadas junto com o Polo Colatina. Enquanto 14% foram de deslocamentos externos em direção a outros estados, destacando a Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. (PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTES DO ESPÍRITO SANTO, 2009).

Em relação ao transporte de cargas, a Região Metropolitana foi responsável por 42% das toneladas conduzidas, seguida pelo Polo Cachoeiro (18%), Polo Linhares (13%), Polo Colatina (5%) e pela Metrópole Expandida Sul (5%), representando essas cinco regiões 87% da circulação total de carregamento do Estado.

Já a movimentação com origem e destino nas regiões externas com as quais o estado está geograficamente mais próximo e se relaciona, os Estados com maior participação na movimentação externa eram: Rio de Janeiro (26%), São Paulo (24%), Minas Gerais (20%) e Bahia (15%). (PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTES DO ESPÍRITO SANTO, 2009).

Como as rodovias movimentam a economia e as mobilidades de pessoas no estado do Espírito Santo, torna-se necessário estudar a importância da Rodovia do Sol, principal eixo litorâneo, como ligação entre Anchieta e a RMGV, bem como a BR-101 Sul.

5.3 A Conexão de Anchieta à Região Metropolitana da Grande Vitória por Meio das Principais Rodovias.

A partir de agora será analisada a importância das rodovias no estado do Espírito Santo como um elo de fluidez dos fluxos de mobilidade pendular e de transporte em geral entre o município de Anchieta e a Região Metropolitana da Grande Vitória, destacando as rodovias estaduais, principalmente a Rodovia do Sol (ES-060) litorânea e a rodovia federal, nesse caso a BR 101, mais interiorana.

Como vimos o município de Anchieta é de pequeno porte e sua área urbana desenvolve-se ao longo do eixo da Rodovia do Sol, de forma espraiada ao longo de toda a faixa litorânea, havendo também ocupação a partir da área central em direção à ES-146. (PLANO DE MOBILIDADE DE ANCHIETA, 2015).

Figura 22 - Infraestrutura de Transporte Rodoviário de Anchieta



Fonte: IJSN (2013).
Organização: Francismar C. Ferreira.

A rodovia ES-060, conhecida como Rodovia do Sol, junto com a BR-101, são as principais ligações entre a região metropolitana e o litoral Sul do Estado, inclusive Anchieta. A Segundo Fiorotti (2009), a obra e a ocupação urbana da Rodovia do Sol tiveram duas fases:

A primeira fase, iniciada durante o governo de Cristiano Dias Lopes Filho (1966-1970), que corresponde ao período desenvolvimentista da economia nacional e local, abrange a ES 060 enquanto rodovia pública (a partir de 1960 até o ano de 1998), procurando demonstrar os seus reflexos sobre o início da expansão urbana na região; A segunda fase, que corresponde à adoção da parceria público-privado na gestão da infraestrutura viária, abrange a ES 060 enquanto rodovia sob concessão (a partir de 1998 até a atualidade). (Fiorotti, 2009, p.59).

Um ponto importante descrito por Lopes apud Fiorotti (2009) condiz com o projeto original da Rodovia do Sol ter sido planejado sob a égide de um projeto de especulação imobiliária, na altura do Parque Estadual Paulo Cesar Vinha, articulado pelo Governo do Estado.

Quando meu governo (Cristiano Dias Lopes Filho) elaborou e resolveu iniciar a Rodovia do Sol, atacando-a pelos trechos Guarapari – Setiba, entendi que era uma oportunidade de se lançar um grande projeto turístico através da EMCATUR, aproveitando o extraordinário desenvolvimento que iria ter a região, em virtude da rodovia. Foi aí que, informado da disposição do grupo que controlava o capital social da empresa EMESA de a vender [sic], resolvi comprar as ações para a EMCATUR, que passou a ser, então, proprietária da extensa área onde se achava o Loteamento Praia do Sol. Em seguida, cogitamos de reformular o loteamento para, em seu lugar, implantar um projeto de características urbanísticas moderníssimas, que passaria a ser a Cidade do Sol. Contratamos, então, os serviços de um dos escritórios mais conhecidos do país, de que era integrante o excelente urbanista Harry Cole, que projetou a Cidade do Sol e um polo urbo-agro-industrial, destinado a oferecer sustentação industrial e agrícola à nova cidade. O projeto, como já disse, tinha características moderníssimas. A Rodovia do Sol, por exemplo, foi projetada na periferia longitudinal da cidade e com seu nível elevado, para que, da estrada, quem olhasse para o mar, descortinasse toda a cidade. Dela também saíam em direção ao mar, os diversos boulevares, as únicas avenidas que a cidade possuiria. No final desses boulevares estavam projetados iates clubes e marinas. Parece, no entanto, que a ideia da Cidade do Sol foi abandonada, porque a Rodovia do Sol foi construída ao nível do chão. Além disso, fizeram com que a EMCATUR vendesse aquele patrimônio valiosíssimo a CONDUSA, transformando o projeto Cidade do Sol num loteamento como outro qualquer. (Lopes apud Fiorotti, 2009, p.62).

Na primeira fase da Rodovia do Sol havia apenas uma pista simples, com duas faixas de tráfego com 3,5m de largura, e duas faixas de acostamento com 2,5m de largura. Na década 70, o fluxo de veículos que utilizavam a BR-101 se intensifica e acaba deslocando-se parte dele para a Rodovia do Sol, segundo Amaral (1985).

A partir da década de 1970, o tráfego rodoviário entre Vila Velha e Guarapari, que era feito somente pela BR 101 (localizada mais ao interior, com tráfego mais intenso, de veículos pesados), passou a escoar também pela ES 060 (implantada ao longo do litoral, com trânsito prioritariamente turístico, de veículos leves). A rodovia foi se consolidando como rota alternativa de transporte, de tal forma que começou a registrar congestionamentos no verão, nos finais de semana. A falta de conservação da pista acarretava frequentes acidentes no verão, diante do alto fluxo de turistas, gerando protestos de toda a sociedade. (Amaral, 1985, p.03).

Ainda nos anos 70, o estado do Espírito Santo recebeu investimentos para os chamados “Grandes Projetos Industriais” focando na indústria siderúrgica e de celulose, o que alteraria a dinâmica econômica e demográfica da Região Metropolitana da Grande Vitória, como discute Fiorotti (2009).

O processo de industrialização tardia foi um dos fatores para o processo de urbanização da região, que teve assim uma formação institucional posterior às demais regiões metropolitanas brasileiras;

A convergência dos investimentos favoreceu uma concentração da renda e da população, provocando uma absorção significativa do contingente populacional de outras regiões do estado e outros estados vizinhos. (Fiorotti, 2009, p.66).

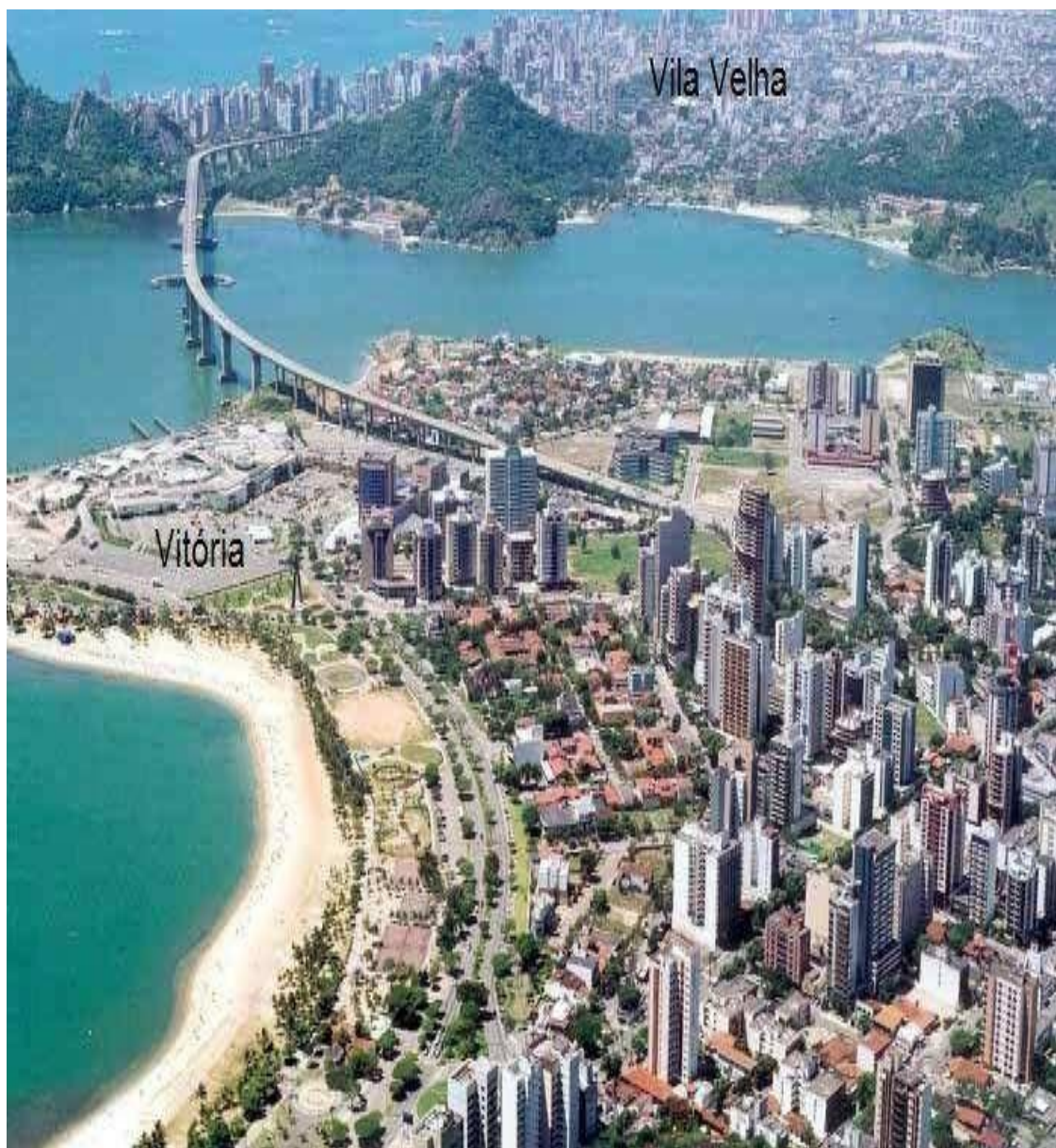
Diante dessa expansão industrial que não se limitou a região metropolitana, a Rodovia do Sol deixou de ser apenas uma ligação de fluxo turístico temporário para o litoral sul, mas também se tornou um eixo de deslocamentos diários para o parque industrial da Samarco em Anchieta. (FIOROTTI, 2009).

O IPES (2005), atual Instituto Jones dos Santos Neves, alega que a descentralização das plantas industriais da região metropolitana favoreceu um modelo de urbanização polinucleada, ou seja, reduzindo parcialmente o peso da capital em relação aos municípios do entorno nos aspectos populacional, econômico e territorial, deslocando-se indústrias para áreas periféricas a RMGV, como por exemplo, Anchieta.

Lembrando que até os anos 60, a única via de acesso para os veículos que partiam de Vila Velha para Guarapari era a BR-101. Esse cenário começaria a mudar após a implantação da Rodovia do Sol nos anos 70 e a edificação da Terceira Ponte (figura 24), inaugurada em 1989. Assim, como afirma Fiorotti (2009), a Rodovia do Sol se consolidava como uma rota mais rápida de transporte em direção ao litoral sul.

Outro fator foi considerado fundamental para a consolidação da Rodovia ES 060 como eixo importante na direção do litoral sul. Em 1978, iniciou-se a construção da mais importante obra de infraestrutura viária da região metropolitana: a Terceira Ponte, interligando os municípios de Vitória e Vila Velha. As obras passaram por uma série de dificuldades e paralisações, devido à falta de verbas pelo poder público, arrastando-se por muitos anos. Mas o impacto já era previsível: a Terceira Ponte tornaria mais direta e rápida a ligação rodoviária em direção ao litoral sul, através da Rodovia do Sol. (Fiorotti, 2009, p.67).

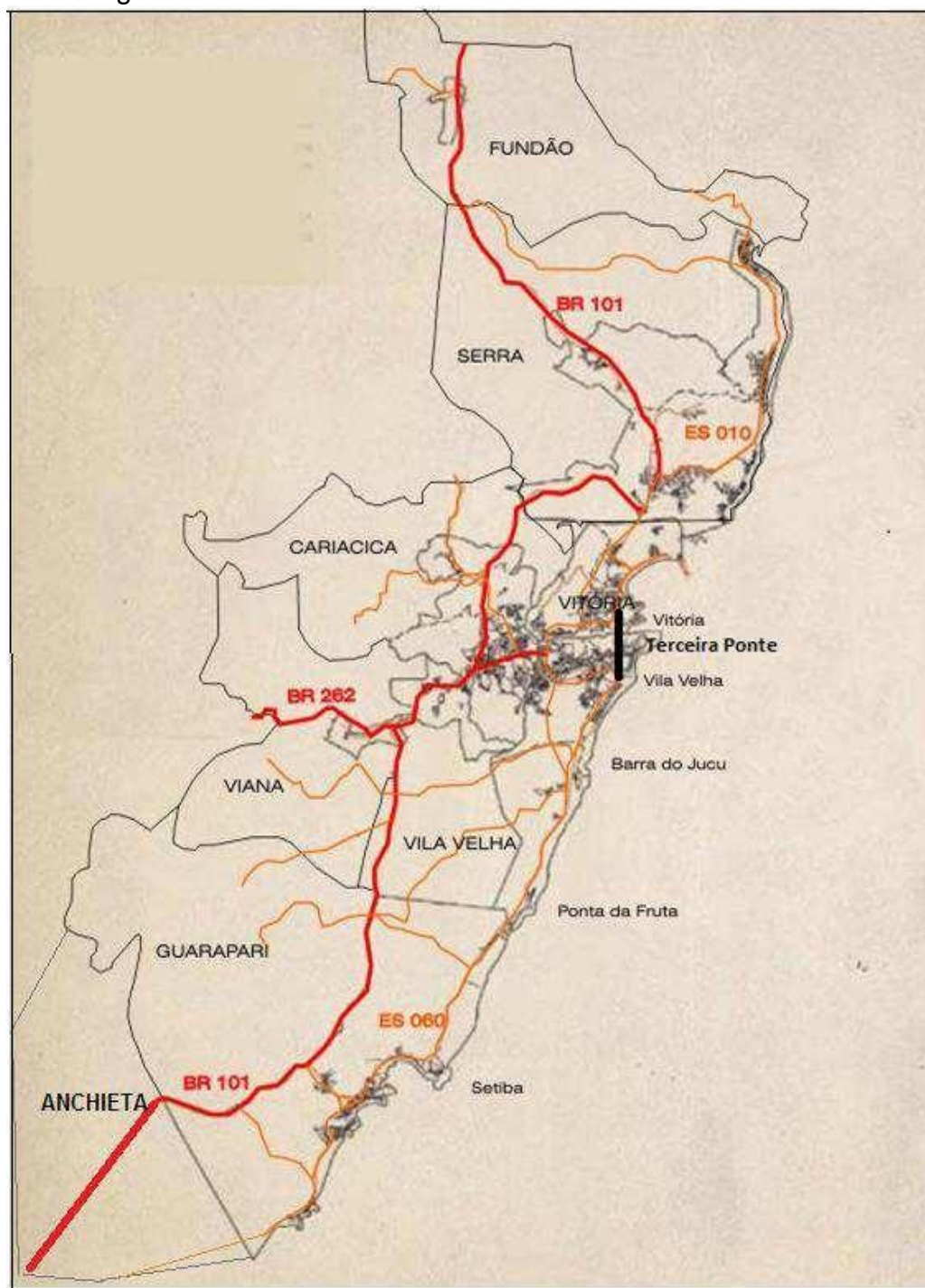
Figura 23 - Terceira Ponte



Fonte: Google Earth (2008). Organização: Leonardo Martins Perozini.

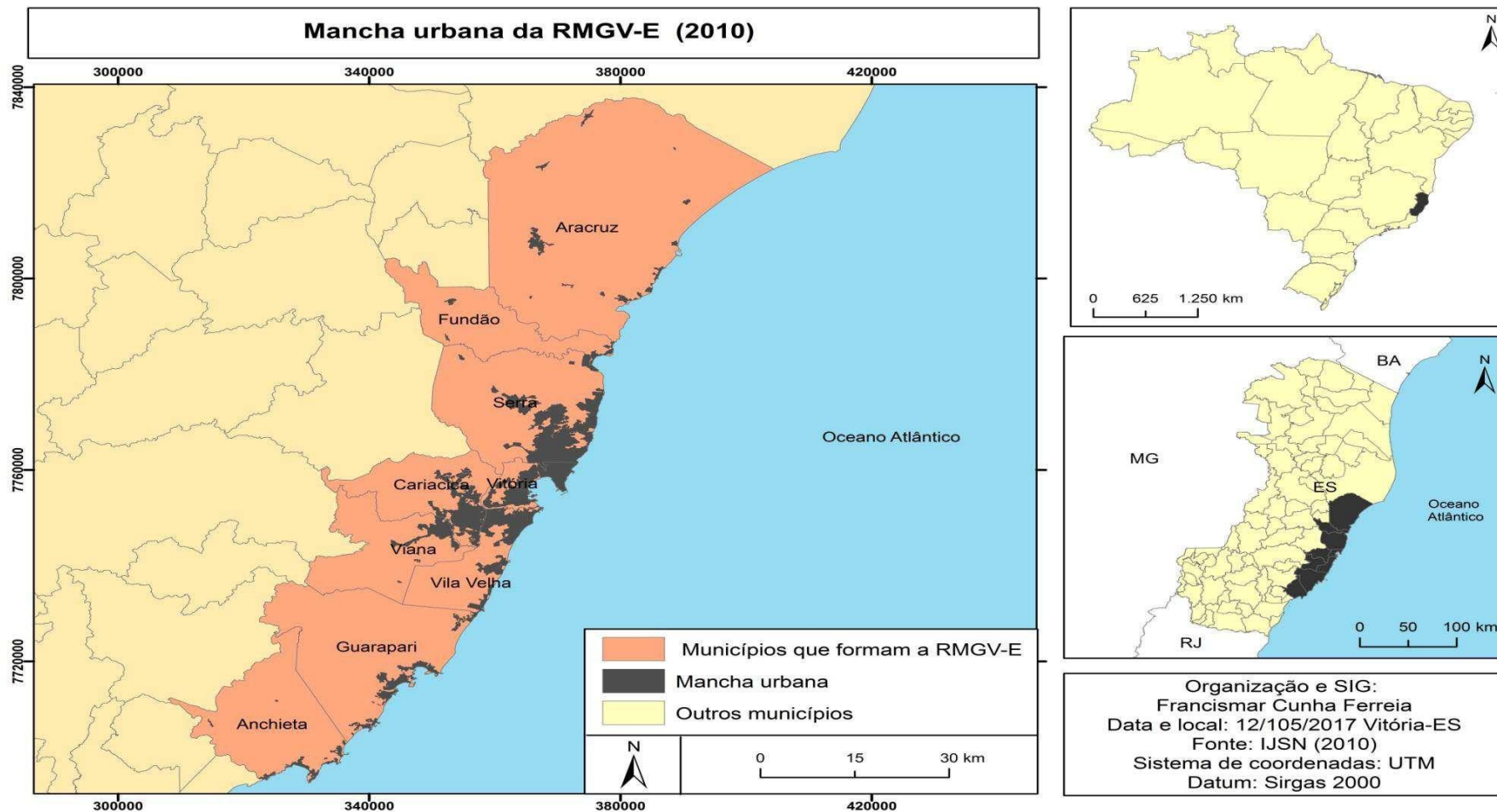
Conforme o IPES (2005), a macha urbana ainda estava concentrada na região metropolitana até o final da década de 80 (figura 24). No entanto, com a construção da Rodovia do Sol (ES-060) a malha urbana se expande em direção a Vila Velha e posteriormente ao litoral sul do estado conforme a figura 25.

Figura 24 - Mancha Urbana na RMGV em 1980



Fonte: IPES (2005, p. 06). (com alterações).

Figura 25 - Mancha Urbana na RMGV-E em 2010



Fonte: IJSN (2010). Organização: Francismar C. Ferreira.

A segunda fase da Rodovia do Sol começaria a partir dos anos 90, principalmente, após a inauguração da Terceira Ponte, associado também ao crescimento populacional da região metropolitana que intensificou o fluxo de veículos que saturara a única pista do primeiro projeto. Assim, houve a necessidade por parte do governo do estado em iniciar a sua duplicação (figura 28) com a inclusão de passarelas (figura 29) para os pedestres. No ano de 1998 ocorreu um processo licitatório em que a Rodosol foi a vencedora passando a administrar os 67,5 dos 211 quilômetros da Rodovia do Sol por 25 anos.

O poder concedente (Governo do Estado) definiu o programa de obras a ser cumprido pela empresa concessionária, que incluiu a duplicação das pistas, bem como a construção de uma ponte, trevos de acesso, passarelas para pedestres e praça de pedágio, entre outras intervenções. A partir desta nova visão empresarial, mediante concessão e cobrança de pedágio, finalmente tornaram-se possíveis as obras proteladas por tantas décadas pelo poder público estadual. (Fiorotti, 2009, p.70).

Figura 26 - Praça do Pedágio de Guarapari



Fonte: Folha da Cidade (2017).

Figura 27 - Praça do Pedágio da Terceira Ponte



Fonte: Folha Vitória (2017).

Figura 28 - Pista Duplicada da Rodovia do Sol



Fonte: Rodosol (2015a).

Figura 29 - Passarela sobre a Rodovia do Sol



Fonte: Plano da Paisagem da Rodovia, Estratégias para Intervir nas Paisagens em Movimento: estudo de caso da Rodovia do Sol, ES-060, Brasil (2009, p.71).

Para o IPES (2000), a Rodovia do Sol tornou-se o mais significativo fator de crescimento do litoral sul, tendo integrado os principais espaços urbanos entre si e com a Região Metropolitana da Grande Vitória, conectando-os ao município de Vila Velha. Já a rodovia federal BR-101, que corta os municípios de Guarapari e Anchieta e parte de Itapemirim, embora reúna em suas proximidades as ocupações de maior expressão no interior do litoral sul, não se compara com a urbanização registrada na faixa costeira. Assim, por exemplo, a mancha urbana litorânea no trecho de Vila Velha, localizada na RMGV, e Anchieta (ver figura 24 e 25), no litoral sul, foi ampliada em 10 vezes no período compreendido entre as décadas de 70 e 90.

Um indicador importante que reforça a ideia de conexão entre a região metropolitana e o litoral sul é o fluxo mensal de veículos através do Volume Médio Diário Anual (VMDA) divulgado pela Rodosol que trafegam nos trechos de concessão da Rodovia do Sol nos dois sentidos, ou seja, indo ao sul, a partir da Praça do Pedágio em Vitória (figura 27), e ao norte, a partir de Guarapari (figura 26), chegando a Vitória.

Tabela 21 - Fluxo Mensal de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) 2013-2016

Meses	2013	2014	2015	2016
Janeiro	499.255	569.570	581.657	538.591
Fevereiro	378.831	383.039	405.098	402.267
Março	327.735	415.848	340.733	340.033
Abril	293.871	372.954	355.415	329.270
Maio	309.505	341.376	325.445	313.579
Junho	298.840	316.953	321.336	281.152
Julho	333.429	330.915	350.847	337.380
Agosto	307.438	343.046	336.952	309.839
Setembro	327.821	352.174	347.557	323.640
Outubro	343.825	358.381	384.109	326.322
Novembro	360.251	356.733	344.469	324.621
Dezembro	381.124	464.625	439.759	405.531
Total	4.161.925	4.605.614	4.533.377	4.232.225

Fonte: Rodosol (2017b).

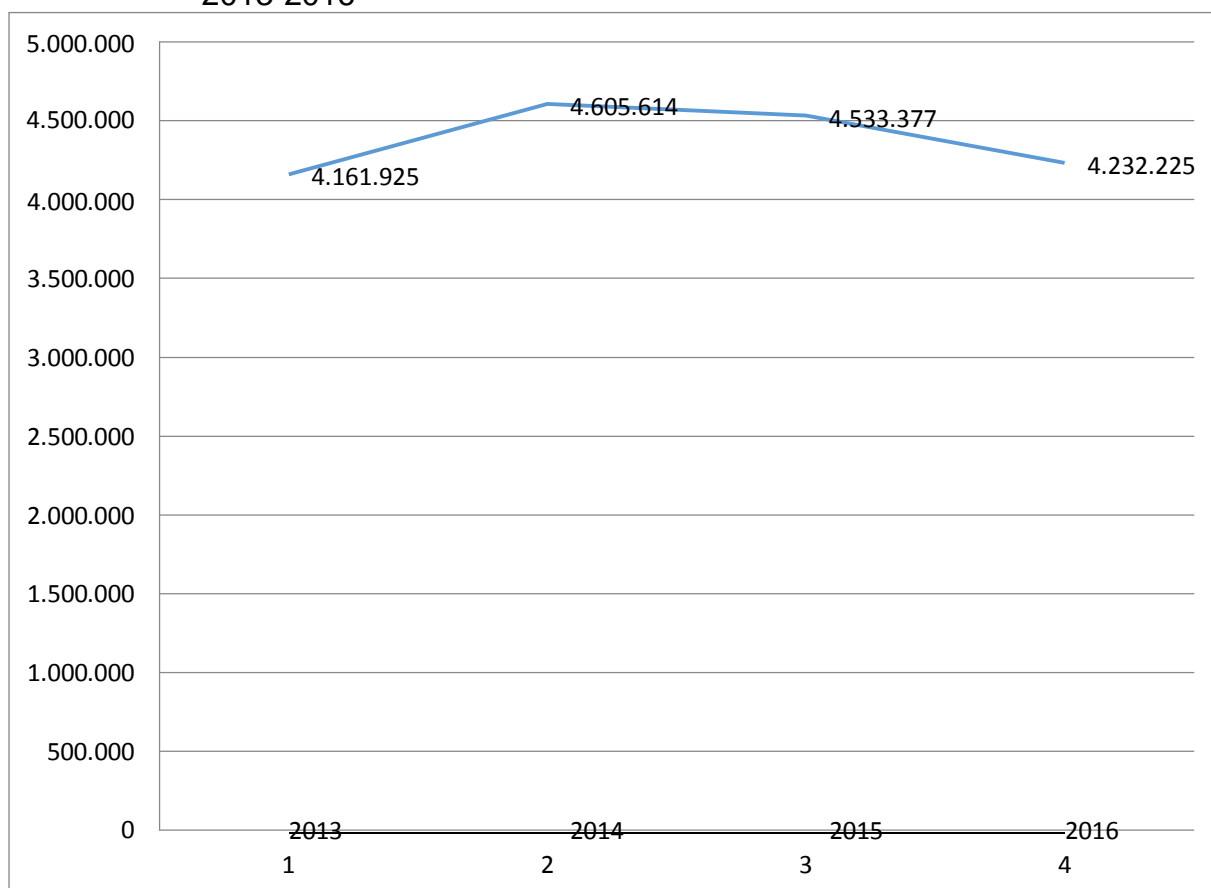
Organização: Leonardo Martins Perozini.

O período do fluxo de veículos fornecido pela concessionária foi de 2013 a 2016. Tendo sido registrado um fluxo total nesses quatro anos de 17, 533 milhões de veículos na Rodovia do Sol, onde desse montante, segundo a Rodosol, 8,731 milhões de veículos se deslocaram a partir da Praça do Pedágio (Vitória) em direção ao litoral sul (Praça do Pedágio de Guarapari). Enquanto, os 8,802 milhões de automóveis restantes no sentido Sul-Norte tiveram como destino Vitória (Praça do Pedágio).

No intervalo entre 2013 a 2016, trafegaram por mês uma média de 365,273 mil conduções, e anualmente 4,383 milhões de veículos na Rodovia do Sol. Comparando com a BR-101, no ano de 2016, um montante aproximado de 26,900 milhões de automóveis deslocou-se nessa via, com uma média mensal de 890.000 veículos. (Eco 101, 2016).

O gráfico 10 revela uma queda no fluxo total de veículos que trafegaram na Rodovia do Sol em 2015 e no ano de 2016.

Gráfico 10 - Total do Fluxo Mensal de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) 2013-2016

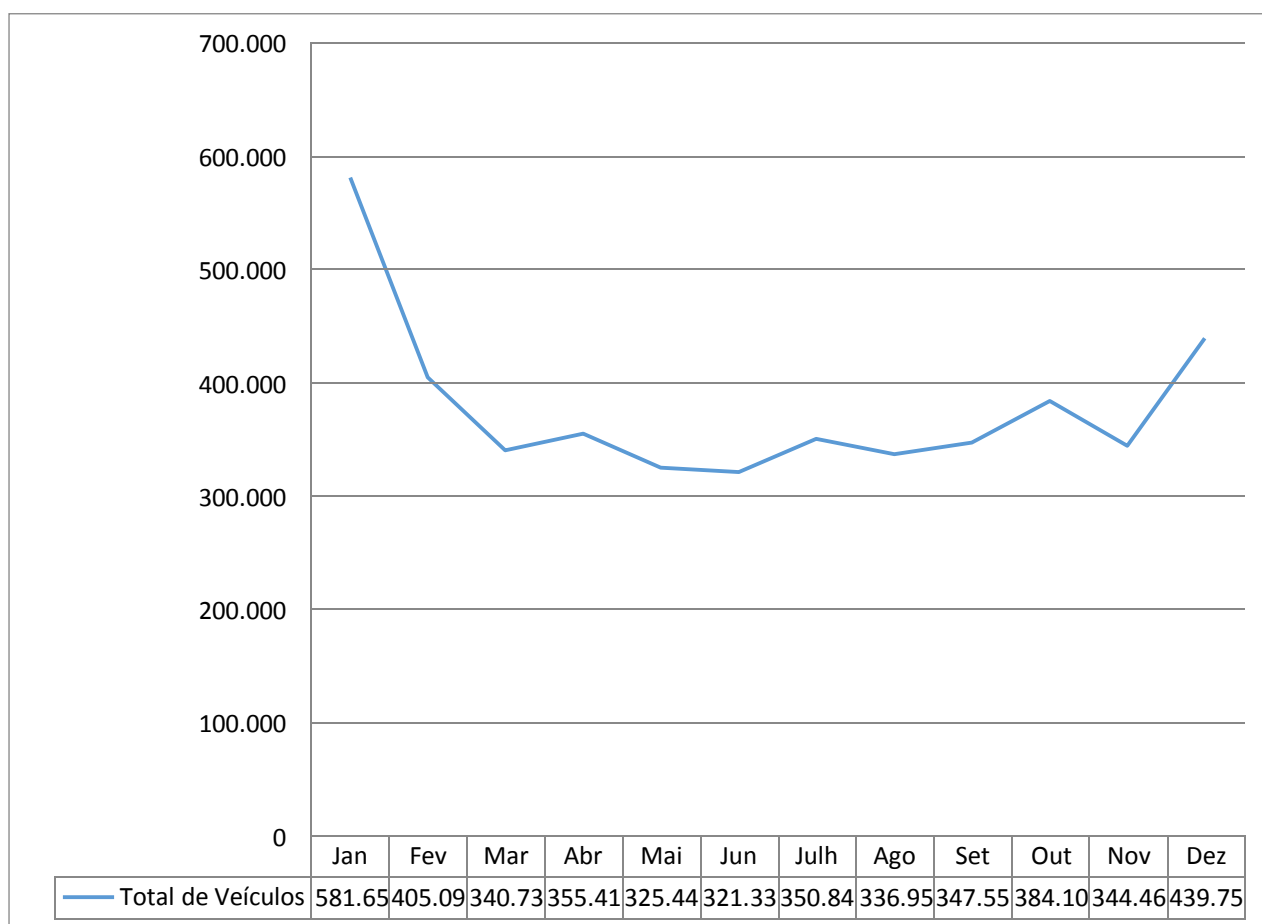


Fonte: Rodosol (2017b).

Organizador: Leonardo Martins Perozini.

O que chamou atenção ainda foi a queda do volume de carros do mês de outubro (384.109) para o mês de novembro (344.469) de 2015, se constatou, assim, uma redução de aproximadamente 40 mil automóveis de acordo com o gráfico 11.

Gráfico 11- Fluxo de Veículos na Rodovia do Sol (Rodosol) em 2015



Fonte: Rodosol (2017b).

Organizador: Leonardo Martins Perozini.

O gráfico 11 revela que no ano de 2015 os maiores fluxos concentraram no mês de Janeiro (veraneio e férias escolares) e Dezembro (festas de fim de ano) tendo um aumento em Julho (recesso escolar de Julho). De agosto a outubro, nota-se um crescimento contínuo até a uma queda considerável no mês de novembro. Comparando o ano de 2015 com o período de 2013, houve um aumento de 16,4 mil; em relação a 2014, uma diminuição de 1,6 mil e no ano de 2016, uma queda de 1,7 mil conduções.

Deve ser pontuado que no início de novembro de 2015 a Samarco foi fechada devido à “tragédia ambiental de Mariana”. Com isso, reduzindo o número de viagens de trabalhadores efetivos e terceirizados e das empresas que comercializavam com a Samarco, os quais se deslocavam entre a Região Metropolitana e o litoral sul.

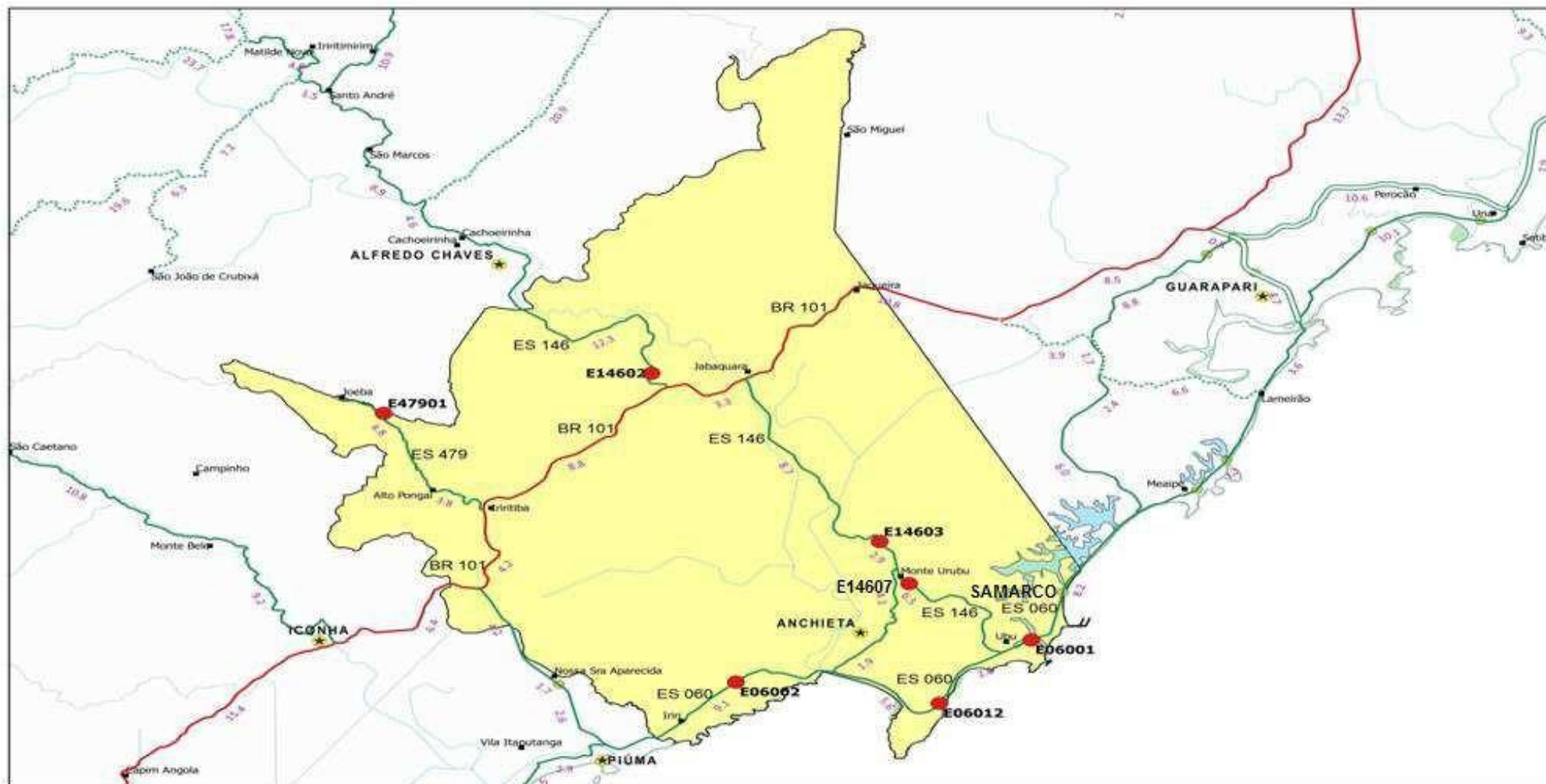
Sendo assim, a queda do fluxo de veículos verificada no mês de novembro de 2015, conforme mostra a tabela 21 e os gráficos 10 e 11, pode ter tido uma relação com a paralisação da Samarco, principalmente se levarmos em conta que segundo Freire (2015), em 2009, 93% de um total de 1.891 trabalhadores da empresa provinham de outros municípios. Por conseguinte, para além do mês de novembro, influenciando a queda total de veículos em circulação na Rodovia do Sol em 2015 e 2016. Mas, isso deve ser avaliado, levando em conta outros fatores possíveis, como deslocamentos para a BR-101 em fase lenta de duplicação e a “crise econômica” acentuada a partir de 2015.

Agora, será abordado o fluxo de veículos que circularam em Anchieta a partir das informações repassadas do DER-ES e da prefeitura municipal local.

5.4 Fluxo de Veículos em Anchieta

Em relação à Rodovia do Sol (ES-060) que corta Anchieta, o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo (DER-ES) forneceu informações do Volume Médio Diário Anual (VMDA), como também do Volume Médio Diário (VMD), ou seja, o tráfego registrado em um dia (24 horas) da via, a partir de sete postos de coletas (radares) como mostra a figura 30. Determinando assim, a média de fluxo de veículos que trafegaram no município, a qual pode ser visualizada na tabela 22.

Figura 30 - Postos de Coleta do Fluxo de Veículos do DER-ES em Anchieta 2016



Fonte: DER (2016). Modificado: Leonardo Martins Perozini.

Tabela 22 - Média de Veículos que Trafegaram em Anchieta - Novembro 2013 e Junho-Julho 2014

Posto de Coleta	Trecho	Períodos de Contagem de Veículos	Média de Fluxo	Hor. Maior Fluxo	Volume Maior Fluxo	Hor. Menor Fluxo	Volume Menor Fluxo
E06001	Entrada de Ubu / Entrada da Samarco	06/11/13 à 12/11/13	7.886	16:00-17:00	575	03:00-04:00	27
E14603	Entrada para ES 146 / Corta a BR-101	06/11/13 à 12/11/13	1.468	16:00-17:00	257	01:00-02:00	01
E06002	Sentido Piúma	07/11/13 à 13/11/13	10.099	16:00-17:00	1.733	02:00-03:00	37
E14602	Entrada para a BR 101/Alfredo Chaves	07/11/13 à 13/11/13	1.924	16:00-17:00	319	01:00-02:00	06
E47901	Alto Pongal	17/07/14 à 23/07/14	275	16:00-17:00	67	00:00-01:00	00
E06012	Sentido Centro de Anchieta	24/06/14 à 30/06/14	6.758	16:00-17:00	1.066	02:00-03:00	18
E14607	Entrada para Anchieta- Sede	25/06/14 à 01/07/14	909	16:00-17:00	166	02:00-03:00	02
Total	-	-	29.319	-	4.183	-	91

Fonte: DER-ES (2016).

Organização: Leonardo Martins Perozini.

Segundo consta na tabela 22, a média do fluxo de veículos que deslocaram nos trechos da Entrada de Ubu / Entrada da Samarco, Acesso a ES-146, Sentido a Piúma; Entrada para Anchieta; Sentido Centro de Anchieta; Entrada para a BR-101 e Alto Pongal em Anchieta nos períodos de uma semana entre 06/11/13 à 12/11/13; 24/06/14 à 30/06/14; 07/11/13 à 13/11/13; 25/06/14 à 01/07/14; 06/11/13 à 12/11/13; 07/11/13 à 13/11/13 e 17/07/14 à 23/07/14 foi de 29.319 conduções.

Os trechos E06001(Entrada de Ubu / Entrada da Samarco), figura 31; E06012 (Sentido Centro de Anchieta), figura 32 e E06002 (acesso a Piúma), figura 33, localizados especificamente na Rodovia do Sol (ES-060), concentraram 84,4% do total de autos que circularam nessa via, enquanto os outros 15,6% distribuíram-se entre os quatro segmentos restantes, E14607 (Entrada para Anchieta - Sede); E14603 (Entrada para ES 146) que se conecta a BR-101; E14602 (Entrada para a BR 101), vindo de Alfredo Chaves e E47901 (Alto Pongal).

Deve-se destacar que no trecho E06001, início de Ubu (de quem se desloca no sentido Vitória - Anchieta), há o portão de entrada do complexo industrial da Samarco, a qual acaba influenciando no fluxo de veículos a partir de movimentos constantes de trabalhadores, de reabastecimento de suprimentos e da circulação de parte da produção da empresa. Tal panorama discutido até aqui condiz ao momento anterior à paralisação ocorrida no início do mês de novembro de 2015.

Figura 31 - Entrada da Samarco no Trecho de Ubu na Rodovia do Sol



Fonte: Fábio Arrebola, 2012.

Figura 32 - Rodovia do Sol Sentido Centro de Anchieta



Fonte: Pró-Mídia, 2010.

Figura 33 - Entrada de Piúma



Fonte: Pró-Mídia, 2010.

O horário de maior fluxo nos sete pontos de coleta nas rodovias estaduais que cortam Anchieta foi no intervalo de 16:00 às 17:00 horas, com um total de 4.183 veículos. E mais uma vez as maiores médias (80,7%) se concentraram nos trechos E06001(Entrada de Ubu / Entrada da Samarco), E06012 (sentido Centro de Anchieta) e E06002 (acesso a Piúma) localizados na Rodovia do Sol. Isso se deve ao fato de ser um horário comercial com intensa movimentação de pessoas (consumidores) e mercadoria em Anchieta, como também entre o litoral sul e a RMGV. Já, os menores fluxos (apenas 91 carros) ocorreram distribuídos nos postos mais distantes da ES-060, o E14607 (Entrada para Anchieta - Sede); o E14603 (Entrada para ES 146); o E14602 (Entrada para a BR 101) e o E47901 (Alto Pongal) entre 00:00 às 04:00 horas da manhã.

A localização do traçado da Rodovia do Sol em Anchieta está na rota de conexão entre o litoral sul e a região metropolitana, logo, favorecendo o fluxo veicular nesse município, principalmente nos pontos E06001(Entrada de Ubu), E06012 (Acesso ao Centro de Anchieta) e E06002 (acesso a Piúma).

A Rodovia do Sol também conecta Anchieta a Região Metropolitana da Grande Vitória por meio de deslocamentos de veículos oficiais da Prefeitura Municipal de Anchieta.

De acordo com o senhor Otávio Augusto, Gerente de Transporte e Manutenção, da Secretaria de Infraestrutura, a prefeitura local disponibiliza veículos a três secretarias que atendem aos servidores e à população residente, a saber:

- **Saúde:** São ambulâncias e vans (20 lugares) que transportam pacientes a consultas, internações e cirurgias aos hospitais da região metropolitana.
- **Educação:** São automóveis que levam servidores da Secretaria Municipal de Educação de Anchieta a reuniões na SEDU (Secretaria de Estado da Educação). Além da cessão de ônibus para visitas culturais de alunos da rede municipal local.
- **Infraestrutura:** Ela é a responsável pelo registro do fluxo de veículos das demais secretarias do município (Esporte, Turismo, Agricultura e Pesca, Administração e Meio Ambiente) e de conduzir os servidores as repartições municipais próximas, além de reuniões em Vitória com o Governo do Estado.

O número total de viagens realizadas de Anchieta à Região Metropolitana da Grande Vitória chegou a 1765, no ano de 2016. Isso se somando os totais de cada município da RMGV, conforme a tabela 23.

Tabela 23 - Total de Deslocamentos de Veículos Oficiais de Anchieta em
Direção a RMGV em 2016

Secretarias	Vitória	Vila Velha	Serra	Guarapari	Cariacica	Viana	Fundão
Saúde	819	285	275	76	02	00	00
Educação	12	04	00	16	00	00	00
Infraestrutura	177	17	15	62	04	01	00
Total	1008	306	290	154	06	01	00

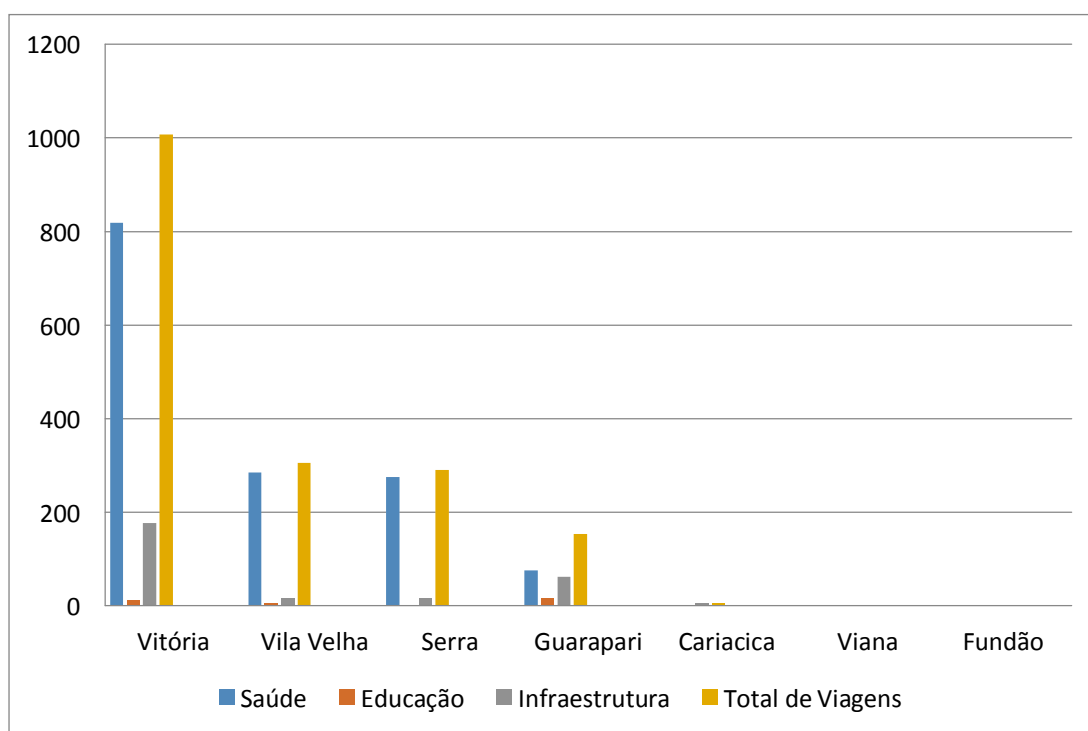
Fonte: Prefeitura Municipal de Anchieta (2016).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

É visível pela tabela 23 o maior número de deslocamentos em direção à cidade de Vitória a qual concentra 57% das viagens. É de se destacar também a justificativa dos fluxos pelo motivo de saúde entorno de 82,5%. Vitória juntamente a outros municípios da RMGV (Vila Velha, Serra e Guarapari) acaba concentrando as principais redes hospitalares e secretarias estaduais.

Como já discutido anteriormente, há uma centralidade visível exercida a partir da região metropolitana em relação aos demais municípios do estado. Pelo REGIC (IBGE, 2007), por exemplo, Anchieta é polarizada por Vitória, principal cidade da RMGV. Em relação à capital do estado, Anchieta é influenciada em ligação de 1º ordem, nas categorias relacionadas às necessidades de serviços como, compra, aeroporto, lazer e saúde, além de conexões de 3º ordem, ao que se refere ao ensino.

Ainda, a respeito do número de viagens realizadas pelos veículos oficiais de Anchieta, o Gerente de Transporte e Manutenção, Otávio Augusto comentou que 90% dos deslocamentos vão em direção a Região Metropolitana da Grande Vitória, enquanto apenas 10% têm como destino os municípios limítrofes a Anchieta, como Piúma, Iconha e Alfredo Chaves, também, Marataízes e Cachoeiro do Itapemirim. Essa afirmação reforça a influência que a região metropolitana exerce sobre Anchieta.

Gráfico 12- Distribuição do Fluxo Total de Viagens de Veículos Oficiais da Prefeitura de Anchieta em Relação à RMGV com Objetivos de Saúde, Educação e Infraestrutura em 2016



Fonte: Prefeitura Municipal de Anchieta (2016).
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Pelo gráfico 12 fica mais visível o processo de polarização da cidade de Vitória. E, 91% do fluxo de viagens se concentra nos três municípios da Grande Vitória (Vitória, Vila Velha e Serra). Os 9% restantes distribuem entre Guarapari, Cariacica, Viana e Fundão, os quais são municípios com menores ofertas de serviços (saúde, educação e outros) se comparado aos três primeiros da Grande Vitória.

Pelas rodovias estaduais e federais já citadas por esse trabalho que conectam Anchieta e a Região Metropolitana da Grande Vitória circulam além de mercadorias e capital, pessoas a partir da construção de um fluxo de mobilidade pendular entre Anchieta, seus municípios vizinhos e a própria RMGV. Fato a ser constatado a partir desse momento.

5.5 Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho entre Anchieta e a RMGV

A mobilidade pendular tratada por esse trabalho é compreendida como deslocamentos regulares, não essencialmente diários, decorrentes por ensejos como o trabalho. (NEPO e EMPLASA, 2013). Ela está também presente na estrutura do Censo Demográfico brasileiro, indo ao encontro da definição de Nepo e Emplasa (2013) ao conceituá-la como um movimento, diário ou não, realizado pelos trabalhadores entre a casa e o trabalho, desde que em municípios distintos. (DOTA e CAMARGO, 2014).

Para Dota e Camargo (2014) há uma relação entre mobilidade pendular e os processos de urbanização.

A mobilidade pendular e a urbanização cada vez mais espreiada possuem estreitas relações e, a análise conjunta desses dois fatores pode elucidar o entendimento dos complexos processos atuantes na urbanização recente, sobretudo nas áreas mais dinâmicas, cuja relação fica ainda mais interdependente de outros fenômenos. (Dota e Camargo, 2014, p.02).

Assim, a urbanização reestrutura a forma e a dinâmica espacial dos territórios, produzindo nestes impulsos dicotômicos como a atração e a repulsão de pessoas nas regiões a partir ainda do fenômeno da metropolização na qual se cria a necessidade de deslocamentos contínuos ou não.

Tendo em vista a significativa heterogeneidade socioespacial das metrópoles brasileiras, é de se esperar que esse fenômeno [mobilidade pendular] tenda a se intensificar na medida em que a região sofra maior expansão territorial (Nepo e Emplasa, 2013, p.07).

A análise da mobilidade pendular em áreas ou nas bordas das regiões metropolitanas é discutida por Moura, Branco e Firkowski (2005) onde tais deslocamentos produzem conexões entre as áreas metropolitanas e as de influências destas. Nesse sentido, os fluxos para o trabalho demonstram as articulações entre os municípios, uma vez que, a distribuição diferente da população e das atividades econômicas se integra à separação entre os municípios de trabalho e residência.

As informações a respeito da mobilidade pendular foram extraídas e tabuladas a partir da análise dos microdados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e revela a realidade socioeconômica da década de 2000, divulgadas pelo Censo Demográfico de 2010. Sendo assim, o total geral do fluxo de mobilidade pendular habitat-trabalho registrado no estado do Espírito Santo pelo censo demográfico de 2010 foi de 249.964 pessoas como pode ser visualizado na tabela 24.

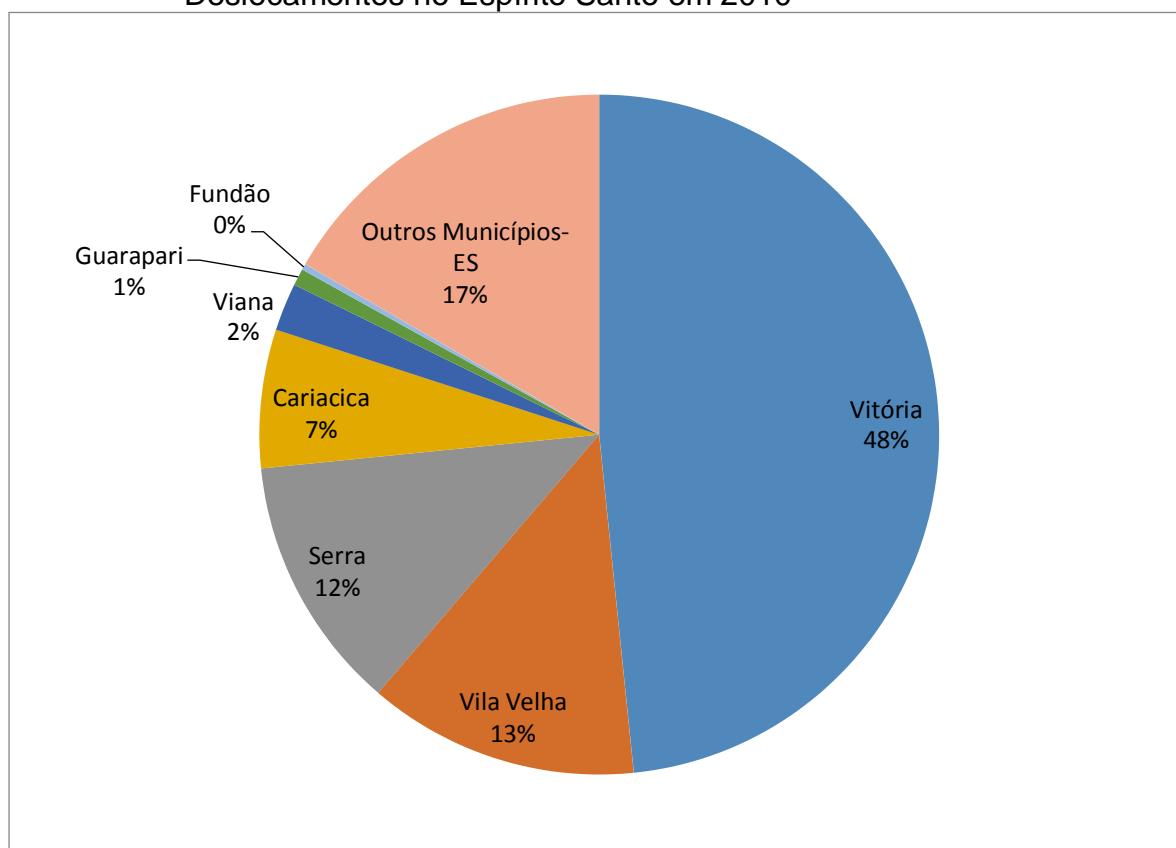
Tabela 24 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho no Espírito Santo em 2010

Municípios	Total
Vitória	120.922
Vila Velha	32.227
Serra	30.349
Cariacica	16.476
Viana	5.679
Guarapari	2.004
Fundão	717
Outros Municípios-ES	41.590
Total Geral	249.964

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Comparando com a população capixaba do mesmo censo (3,5 milhões de habitantes), 7% dela, trabalhava em um município diferente de sua residência. Do total geral, 83% dos indivíduos tiveram como destino a trabalho, os municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória, destacando-se Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica. Vitória recebeu 48% desse fluxo, como demonstra o gráfico 13.

Gráfico 13 - Porcentagem de Municípios Seleccionados na Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho como Regiões de Destino dos Deslocamentos no Espírito Santo em 2010



Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

O município de Vitória (48%) recebe a maior porcentagem desses deslocamentos. Há de se ressaltar também a participação da mobilidade pendular habitat-trabalho intraestadual com um total de 17% dos deslocamentos.

Os municípios de Grande Vitória polarizam esse fluxo devido à possibilidade maior de oferta de emprego no setor de serviços e na atividade industrial. Em relação a esta, como já discutido existe um Arco Metropolitano que se expande pela região da Grande Vitória com a presença de enclaves industriais como a Belgo Mineira (Cariacica), a Vale (Vitória) e a CST (Serra) e a produção de petróleo o que geram uma cadeia logística e de serviços que acaba incentivando também a mobilidade pendular habitat-trabalho tanto a nível intraestadual quanto interestadual.

Já, em relação à mobilidade pendular habitat-trabalho em direção a Anchieta, 3.472 pessoas residiam em outras localidades capixabas e se deslocavam para esse município, segundo o censo demográfico de 2010, como mostra a tabela 25.

Tabela 25 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Outras Localidades para Anchieta em 2010

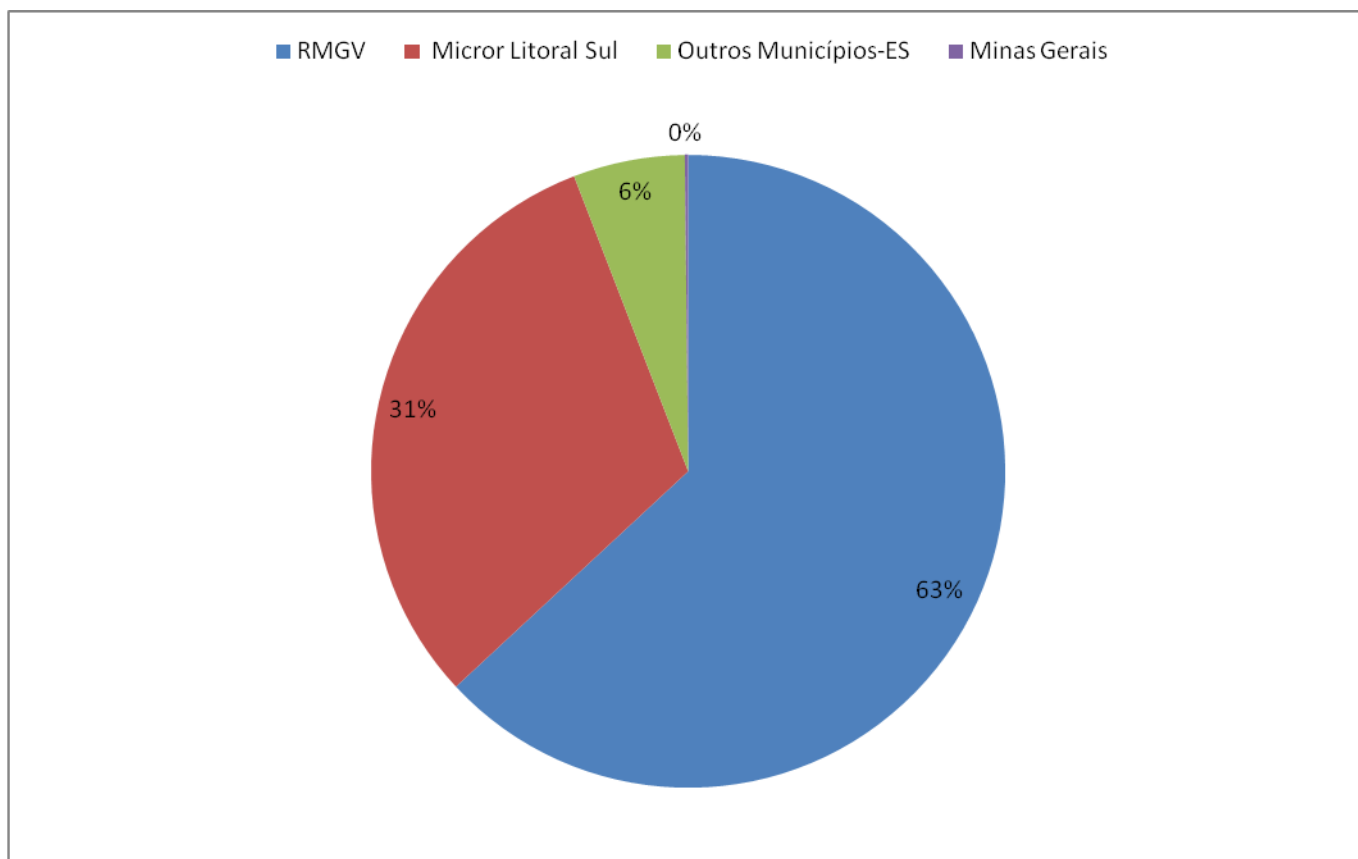
Municípios	Total
Guarapari	1.482
Vila Velha	238
Vitória	187
Cariacica	138
Serra	112
Viana	19
Fundão	15
Piúma	771
Itapemirim	137
Alfredo Chaves	78
Iconha	65
Marataízes	26
Outros Municípios-ES	198
Minas Gerais*	06
Total Geral	3.472

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Do total geral, o local de origem dos trabalhadores em direção a Anchieta, em sua maioria era da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), destacando o município de Guarapari (1.482), isso devido muito a sua proximidade geográfica com Anchieta.

* Não foram identificados fluxos de mobilidade pendular habitat trabalho nas demais unidades da federação.

Gráfico 14 - Participação da Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Outras Localidades para Anchieta em 2010



Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

Como já dito, a Região Metropolitana da Grande Vitória exerce uma polarização também em relação à procedência de mão de obra trabalhando em Anchieta com uma porcentagem de 63%, conforme o gráfico 14.

Os municípios adjacentes a Anchieta que compõem a microrregião Litoral Sul (Piúma, Alfredo Chaves, Itapemirim, Iconha e Marataízes) são lugares de moradia de 31% dos que trabalhavam em Anchieta. Como também, o fluxo originário de outros municípios capixabas foi de 6% do total geral. Enquanto para outros estados, apenas Minas Gerais (06) houve registro de mobilidade pendular habitat trabalho, muito provavelmente, devido à outra unidade de produção da Samarco em Germano-MG.

Agora, analisando o fluxo contrário de trabalhadores, ou seja, os que residiam em Anchieta e trabalhavam em outras localidades, o total de deslocamentos correspondeu a 1.109 pessoas, conforme a tabela 26.

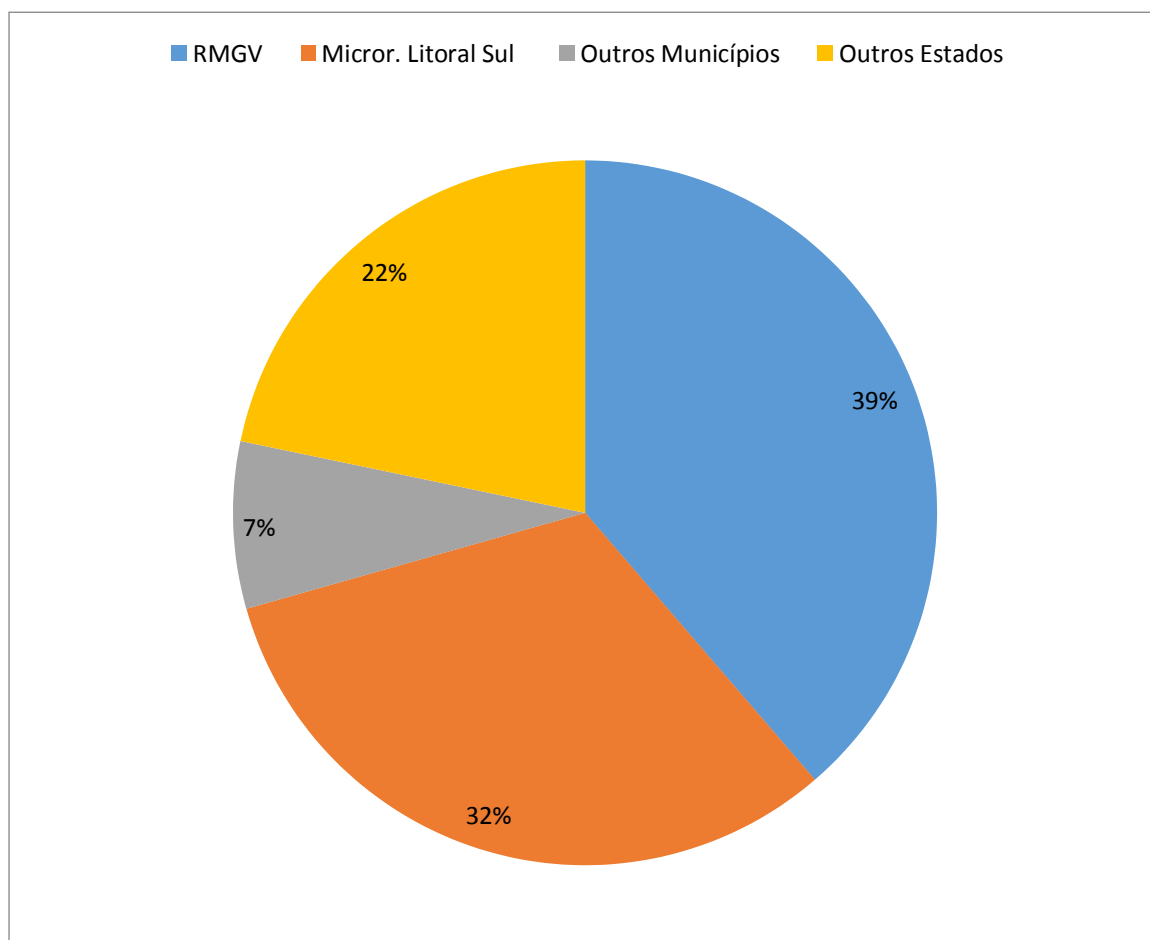
Tabela 26 - Fluxo de Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Anchieta para Outras Localidades em 2010

Municípios	Total
Guarapari	271
Vila Velha	47
Vitória	81
Cariacica	22
Serra	00
Viana	08
Fundão	00
Piúma	173
Itapemirim	00
Alfredo Chaves	62
Iconha	111
Marataízes	08
Outros Municípios-ES	85
Outros Estados	241
Total Geral	1.109

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

E mais uma vez o destino de maior fluxo de mobilidade pendular habitat-trabalho de Anchieta foi a Região Metropolitana da Grande Vitória, mesmo com a maior proximidade do município com a microrregião Litoral Sul como pode ser visualizado pelo gráfico 15.

Gráfico 15 - Participação da Mobilidade Pendular Habitat-Trabalho de Anchieta para Outras Localidades em 2010



Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2010. Tabulação especial PPGG/UFES.
Organização: Leonardo Martins Perozini.

A RMGV concentrou a maior porcentagem dos deslocamentos de mobilidade pendular a partir de Anchieta com 39% seguida pela microrregião Litoral Sul (32%), onde muitos são atraídos pelas maiores possibilidades de emprego.

Mesmo predominando um fluxo de mobilidade pendular de caráter intraestadual, há de se destacar a participação do fluxo interestadual (22%), em sua maioria, com destino aos estados vizinhos do Espírito Santo, como a Bahia (65 pessoas), Minas Gerais (59 pessoas) e o Rio de Janeiro (43 pessoas), correspondendo a 69,3% do total de outras unidades da federação. Restando 7% para os outros municípios capixabas.

A tabela 27 faz uma síntese de alguns assuntos abordados por essa dissertação, como a Imigração, a Migração Pendular Habitat-Trabalho, a PEA e o Total de Trabalhadores da Samarco.

Tabela 27- Imigração, Emigração, Migração Pendular Habitat-Trabalho, PEA e Total de Trabalhadores da Samarco de Anchieta em 2010

Imigração	4.701
Emigração	2.770
Saldo Migratório	1.931
Mobilidade Pendular em Direção a Anchieta	3.472
Mobilidade Pendular a partir de Anchieta	1.109
População Economicamente Ativa ²⁰ (PEA)	9.524
Trabalhadores Diretos e Indiretos da Samarco	3.000

Fonte: IBGE (2010), Prefeitura Municipal de Anchieta (2010), Dota (2016), Samarco (2015) e Entrevistas (2016).

Organização: Leonardo Martins Perozini.

Pela análise da mobilidade pendular habitat-trabalho de Anchieta, a partir de informações da tabela 27, pode ser observado uma predominância de um maior fluxo de deslocamentos em direção a Anchieta, principalmente a partir da RMGV, pelo motivo trabalho (3.472 pessoas). Enquanto, o total da mobilidade pendular habitat-trabalho de Anchieta para outras regiões foi de um montante de 1.109 indivíduos. Logo, o saldo da mobilidade pendular em direção de Anchieta é positivo em 2.363 trabalhadores, a comparar ao total de 3000 operários diretos e indiretos, segundo as fontes que entrevistamos, que estavam localizados na Samarco até novembro de 2015.

²⁰ Compreende o potencial de mão de obra com que pode contar o setor produtivo, isto é, a população ocupada e a população desocupada residindo em um determinado município. A população ocupada - aquelas pessoas que, num determinado período de referência, trabalharam ou tinham trabalho, mas não trabalharam (por exemplo, pessoas em férias). A população desocupada - aquelas pessoas que não tinham trabalho, num determinado período de referência, mas estavam dispostas a trabalhar, e que, para isso, tomaram alguma providência efetiva (consultando pessoas, jornais, etc.). (IBGE, 2010).

Vê-se a importância da PEA, ou seja, as pessoas que trabalham e residem em Anchieta (9.524 pessoas), desse total a população ocupada e residente no município corresponde a 8.107 trabalhadores.

Somando a população ocupada residindo em Anchieta (8.107) com o saldo da mobilidade pendular (2.363), chega-se ao total de 10.470 trabalhadores. O que representa um aumento de 29% da mão de obra no município, oriunda em sua maioria da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Ao finalizar esse quinto capítulo a partir das análises e das interpretações dos fluxos de veículos e de mobilidade pendular relacionada ao trabalho, pôde-se confirmar a construção de uma conexão material através de uma série de deslocamentos diários ou não entre o município de Anchieta e a Região Metropolitana da Grande Vitória.

6) Considerações Finais

Ao chegar ao fim dessa dissertação constatou-se o que se levantou na hipótese e na problemática no que diz respeito à construção de uma polarização induzida por atividades industriais de grande porte.

Conforme afirma Perroux (1977), as unidades industriais são financiadas pelo Estado ou pelo capital privado. Assim, em Anchieta, com a intervenção do Estado e de uma grande empresa, foi construído um enclave industrial no litoral sul, a partir dos anos 70. Se até os anos 70 a pesca e o turismo se destacavam no município, após a inauguração da Samarco Mineradora, verificou-se uma forte dependência econômica da empresa não apenas do município de Anchieta, mas também dos municípios do litoral sul, bem como houve uma integração maior desse município, em função da atividade relevante da empresa Samarco, com os outros municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Ao longo da história, o município de Anchieta passou por profundas transformações socioeconômicas mais intensas diante da inclusão em seu território desse enclave industrial que se expandiu. Posteriormente, nos anos 2000, com a ação conjugada de empresários e do governo do estado, projetou-se um polo industrial e de serviços em Anchieta que seria bem mais importante que a própria instalação da Samarco com suas quatro usinas, o que não se efetivou por razões diversas.

No entanto, a Samarco se consolidou como um importante enclave Industrial em Anchieta, uma vez que, ela transformou o meio geográfico local e regional ao delimitar o que Perroux (1967) denomina de “espaço banal”, ou seja, sua área de influência, logo, atraindo trabalhadores e a infraestrutura em geral.

A importância da Samarco tanto para Anchieta quanto para o litoral sul e a RMGV decorre da movimentação da produção e da circulação de capital, geração de empregos, além dos impostos. Entretanto, esse cenário mudou com a paralisação da empresa em novembro de 2015, após o crime ambiental em Mariana. A empresa hoje fechada e ainda sem data prevista de retorno ao funcionamento, gera um cenário de incertezas no comércio local, mas também nos serviços e na produção tanto local, como regional e estadual, ligados ao setor.

Existe uma expectativa de retorno do funcionamento da Samarco para o ano de 2018, caso ela obtenha as licenças ambientais para a exploração de recursos hídricos em Mariana. Posteriormente, a planta de Anchieta voltaria a funcionar, no entanto do total de quatro usinas de pelotização existentes, apenas uma seria utilizada. Isso reforça a intenção da empresa, dos gestores estaduais e municipais a respeito de operacionalizar a empresa após sua paralisação em até 60% de sua capacidade.

Como pôde ser visualizado por esse estudo, o fluxo econômico até 2015 engendrados pela presença da Samarco não se influenciou apenas os municípios vizinhos. Mas se materializou também na RMGV, através, por exemplo, do fluxo de capital de R\$300 milhões entre as empresas localizadas no município de Serra que forneciam suprimentos e a Samarco.

Outro fator que comprovou a conexão desse município com a região metropolitana foram os deslocamentos de veículos entre Anchieta e a RMGV pela Rodovia do Sol (ES-060) e pela BR 101. Isso pode ser depreendido em função do fato que nos anos de 2015 e 2016 houve uma redução gradativa do número de veículos, motivada, possivelmente, pela paralisação da empresa, como também pela crise econômica.

Da mesma forma, as viagens de veículos oficiais da Prefeitura Municipal de Anchieta em direção a Região Metropolitana da Grande Vitória, no ano de 2016, concentraram em média 90% dos destinos, destacando-se a capital Vitória com 1008 viagens (cidade polarizadora da RMGV), principalmente, para o transporte de residentes de Anchieta para tratamento de saúde e reuniões oficiais de representantes da administração anchietense.

Mais um indicador importante que permitiu fazer a ligação entre Anchieta com a RMGV, consistiu na análise da mobilidade pendular habitat-trabalho. A presença de um empreendimento industrial do porte da Samarco influenciou o maior fluxo (3.466 pessoas) em direção a esse município se comparado com o total que se desloca de Anchieta para outras localidades (1.109 pessoas). Assim, foi observado nos dois sentidos do fluxo que a região metropolitana contribuiu sempre em maior número a respeito da mobilidade pendular em questão. Logo, corroborando com a hipótese dessa dissertação, a qual condiz com a possibilidade de conexão de Anchieta com a RMGV.

Isso mediante as vinculações dos fluxos de mercadorias e de pessoas, bem como dos fluxos econômicos, os quais revelaram uma relação, principalmente, com os municípios da Área de Influência Direta (Guarapari e Piúma), muito devido à proximidade geográfica com Anchieta. Como também uma conexão do município de Anchieta a Região Metropolitana da Grande Vitória em função da existência da empresa Samarco.

7 Referências

- ABE, André Tomoyuki. Grande Vitória: crescimento e metropolização. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo. São Paulo. 1999.
- ARREBOLA, Fábio. Portaria da Samarco em Ubu, Anchieta-ES. Disponível em: <http://www.panoramio.com/photo/73734008> . Acesso em: 06/05/2017.
- ATLAS GEOGRÁFICA ESCOLAR DAS ZONAS COSTEIRAS E OCEÂNICAS DO BRASIL. IBGE. 2011.
- ALVARENGA, Andréa Curtis. Reflexões sobre as consequências da implantação de grandes empreendimentos no município de Anchieta- ES. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós - Graduação em Arquitetura e Urbanismo-PPGAU. Universidade Federal do Espírito, Vitória, 2010.
- AQUINOTÍCIAS. Reunião Discutiu Importância da Samarco em Anchieta. Disponível em: <http://www.aquinoticias.com/economia/2016/01/reuniao-discutiu-importancia-da-samarco-em-anchieta/2074786/>. Acesso em: 25/01/2017.
- BARBOSA, Isabela B Muniz. O Lugar no Contexto das Redes Globais: o polo de Anchieta-ES. Tese de Doutorado. USP. 2010.
- BRASIL. Lei 12.858 de 09 de setembro de 2013.
- BRASIL. Lei 13.089 de 12 de Janeiro de 2015.
- BRASIL. Lei 7.790 de 28 de Dezembro de 1989.
- BRASIL. Constituição Federal. Art.159, I, b. 05 de Outubro de 1988.
- BRASIL TURISMO. Mapa Rodoviário do ES. Disponível em: <http://www.brasil-turismo.com/mapas.htm>. Acesso em: 25/04/2017.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. O Novo Debate Regional: posições em confronto. In: Benko, G. e Lipietz, A (org .). As Regiões Ganhadoras – “Distritos e Redes”: os novos paradigmas da geografia econômica. Celta Editora, Oeiras, 1994.
- BENKO, Georges. Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. 3. ed. São Paulo. Hucitec. 2002.

BENKO, Georges. Economia Urbana e Regional na Virada de Século. Compreendendo a complexidade sócio-espacial contemporânea. 2009. In: O Território como categoria do Diálogo Interdisciplinar. EDUFBA, Salvador p.115-149. Disponível em: homolog.livros.scielo.org/id/37t/pdf/ribeiro-9788523205607-05.pdf >.

BITENCOURT, Christianne Proviatti. Empreendimentos Costeiros de Grande Porte e Conflitos no uso e Ocupação do Solo: a zona costeira sul capixaba. Dissertação de Mestrado. UFES. 2013.

CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS. A Importância da Samarco para a Região Sul do Espírito Santo e Brasil. Anchieta. 2016. p. 01-08.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. 4.ed. São Paulo: EDUSP, 1994.

CASTELLS, M. Problemas de Investigação em Sociologia Urbana. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

CASTELLS, M. A Sociedade em redes. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

CASTIGLIONI, Aurélia Herminia. Processo de Crescimento da Grande Vitória. In: Revista Instituto Jones, ano VII, nº 1. Vitória. 1994.

CEPEMAR e FUTURA. Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). Novembro de 2008.

COMDEVIT/FUMDEVIT. Sistema Viário Estruturador da Circulação Urbana da RMGV. Tectran Consultores. Vitória. 2010. p.01-12.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE VITÓRIA. Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da Cidade de Vitória e Estudo Técnico-Operacional, Econômico-Financeira do Sistema Metrô-Leve para cidade de Vitória. Pesquisa Origem-Destino. Vitória. 2009.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Anuário do Transporte no Brasil. CNT. Brasília. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. A rede urbana. São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, Josilene C. Territorialidades e Resistências de Comunidade de Pescadores de Ubu e Parati Ao Polo Industrial de Anchieta. Dissertação de Mestrado. PPGG. UFES. 2013.

COSTA, Rogério Haesbaert da. Regional global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

- COSTA, Marcos A;TSUKUMO, Isadora T L (org).40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil.IPEA.Brasília.2013.
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DEZEMBRO de 2015. Disponível em: <http://www.samarco.com/wp-content/uploads/2015/11/DFs-2015-portuges-final-2804.pdf>. 2015. Acesso em 21/08/2016.
- DER-ES. Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo.DER-ES.Vitória-ES.2009.
- DER-ES. Contagem de Tráfego em Anchieta.Vitória.2016.
- DINIZ, Clélio Campolina . A dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas. Brasília: IPEA, 1995. (Texto para Discussão nº 375).
- DINIZ, Campolina. A Nova Configuração Urbano-Industrial. In: KON, Anita (Org.) Unidade e Fragmentação: a Questão Regional no Brasil. São Paulo: Perspectiva,2002.
- DOTA (a), Ednelson Mariano. A Migração no Espírito Santo no Período 1991-2010: Novidades e Continuidades. Geografares.Vitória.142-153.Janeiro-Junho. 2016.
- DOTA (b), E.M. Indicadores de Migração dos Municípios do Espírito Santo: o período 2000-2010. Vitória: UFES, 2016.
- DOTA, Ednelson Mariano; CAMARGO,Danilo Mangaba.Regionalização, mobilidade pendular e os desafios metropolitanos na RM de Campinas.In: XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais. ABEP. São Paulo.2014.p.01-19.
- ECO 101.Relatório de Tráfego Mensal.2016.Disponível em: <http://blog.eco101.com.br/wp-content/uploads/2017/02/14151617.pdf> . Acesso em: 03/05/2017.
- ESPÍRITO SANTO. Lei Complementar n o 58, de 21 de fevereiro de 1995. Institui a Região Metropolitana da Grande Vitória e da outras providências. Espírito Santo: Assembleia Legislativa Estadual, 1995.
- Espírito Santo em Ação. Avaliação Ambiental Estratégica Polo Industrial e de Serviços de Anchieta-ES. Espírito Santo. 2008.
- FAISSOL, S. Urbanização e Regionalização: relações com o desenvolvimento econômico. IBGE, 1975.

FERNANDES JUNIOR, Edésio. Gestão metropolitana, Caderno Escola do legislativo, Belo Horizonte, v. 7, n° 12, p. 65-69, jan/jun. 2004.

FREIRE, Lúcia Maria de Barros. Desenvolvimento às Avestas e Depredação Socioambiental por uma Mineradora. Serv. Soc. Soc.São Paulo, n. 123, p. 476-500, jul./set. 2015. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-66282015000300476.

FREY, H; DOTA, E. M. O Censo de 2010 e as primeiras leituras sobre a mobilidade espacial da população na Região Metropolitana de Campinas. In: Mediações. n.1, v.18, p. 226-243, jan/jun 2013. Londrina.

FIOROTTI, Marcelo Seidel. Plano da Paisagem da Rodovia, Estratégias para Intervir nas Paisagens em Movimento: estudo de caso da Rodovia do Sol, ES-060, Brasil. Dissertação de Mestrado.FAU-UFRJ. Rio de Janeiro.2009.

FOLHA DA CIDADE. Pedágio da Rodosol passa de R\$8,50 para R\$9,50.

Disponível em: <http://folhaonline.es/pedagio-da-rodosol-passa-de-r-850-para-r-900/>. Acesso em: 01/05/2017.

FOLHA VITÓRIA. Comércio de Ubu, em Anchieta, apresenta melhora após fechamento da Samarco. Disponível em:

<http://www.folhavitória.com.br/economia/noticia/2017/01/comercio-de-ubu-em-anchieta-apresenta-melhora-apos-fechamento-da-samarco.html>. Acesso em: 21/02/2017.

FOLHA VITÓRIA.Cobrança de Pedágio na Terceira Ponte e rodovia do Sol é Novamente Suspensa. Disponível em:

<http://www.folhavitória.com.br/geral/noticia/2017/02/cobranca-de-pedagio-na-terceira-ponte-e-rodovia-do-sol-e-novamente-suspensa.html>. Acesso em: 01/05/2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. Desemprego bate novo recorde e já atinge mais de 13 milhões no Brasil.Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/03/1871475-desemprego-bate-novo-recorde-e-ja-atinge-mais-de-13-milhoes-no-brasil.shtml>. Acesso em: 11/04/2017.

- FUKUDA, Rachel Franzan. Estado e Políticas Públicas: Industrialização, Fragmentação Social - O caso de Anchieta e Guarapari (1960-2004). PPGHIS.UFES.Vitória.2012. Dissertação de Mestrado.
- FUTURA. Anchieta, Polo industrial e de serviços. 8 volumes. 2007.
- GARSON, Sol. Regiões Metropolitanas - porque não cooperam?. Letra Capital. Rio de Janeiro.2009.
- GUEDES, Paulo Cezar Pinheiro. Emergência do Polo Moveleiro de Linhares e Políticas para o Setor no Espírito Santo (1960-1995). PPGHIS.Vitória.2008. Dissertação de Mestrado.
- GOOGLE EARTH. Terceira Ponte.2008. Disponível em:
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Terceira_Ponte_Imagem40.jpg.
 Acesso em: 01/05/2017.
- GOOGLE EARTH. Anchieta.2012. Disponível em:
http://www.apolo11.com/satmap2_cidades.php?citynum=828. Acesso em:
 03/02/2017.
- GONÇALVES, Emiliana. Anchieta. Cidade dos Sonhos. Vitória. 1996.
- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Decreto estadual nº 1247-5, de 10 de julho de 2007. Diário Oficial do Estado do Espírito Santo.p.06.
- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Plano Estratégico de Desenvolvimento Espírito Santo 2025. Agosto de 2006.
- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Decreto Estadual nº 1.247-S, de 10 de julho de 2007.
- GLOBO.COM/ESPÍRITO SANTO. Samarco parada faz Anchieta deixar de arrecadar R\$ 9 milhões no ES.2016.Disponível em:
<http://g1.globo.com/espírito-santo/desastre-ambiental-no-rio-doce/noticia/2016/03/samarco-parada-faz-anchieta-deixar-de-arrecadar-r-9-milhoes-no-es.html>. Acesso em 19/08/2016.
- HAESBAERT, R. O Mito da Desterritorialização – do “fim dos Territórios” à Multiterritorialidade. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- HARVEY, David. Os limites do Capital. São Paulo: Boitempo, 2013a [2006, 1980].
- IBGE. Regiões de Influência das Cidades. IBGE. 2007.
- IBGE. Censo Demográfico de 2000. Tabulação especial PPGG/UFES.

- IBGE. Censo Demográfico de 2000 e 2010.
- IBGE.Cidades - Anchieta. Rio de Janeiro.2014.
- IJSN.Foto Aérea do Município de Anchieta.Gerca/IBC.1970. Disponível: <http://www.ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/15025>.Acessoem:30/01/2017.
- IJSN.Coordenação de Geoprocessamento.2012-2016.
- IJSN. Perfil Básico Municipal. Anchieta. 2008.
- IJSN. Implantação de Projetos de Grande Porte no Espírito Santo: Análise do Quadro Socioeconômico e Territorial na Fronteira de Expansão Metropolitana Sul Capixaba. Espírito Santo.2011.
- IJSN.Investimentos Anunciados para o Espírito Santo 2011-2016. Espírito Santo.2012.
- IJSN.O Estatuto da Metrópole e a Região Metropolitana de Vitória. Nota Técnica 48. Vitória-ES. 2015.
- IPEA, IBGE, UNICAMP. Configuração e tendências da rede urbana no Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana. Brasília. IPEA.2002.
- IPES (Instituto Jones dos Santos Neves). Região Litoral Sul - Indicativos para o Desenvolvimento.Vitória.2000.
- IPES (Instituto Jones dos Santos Neves). Região Metropolitana da Grande Vitória: sistema gestor e informações básicas. Vitória, 2005. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br>. Acesso em: 29/04/2017.
- IVO, Anete. Governabilidade e governança na América Latina: teses e paradoxos. In: Congresso Internacional Del Claco Sobre La Reforma Del Estado Y De La Administración Pública, 7. Lisboa, Portugal, 8-11 Oct. 2002.
- LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In SCHIFFER, S. (org.) Globalização e Estrutura Urbana. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004, p. 153 -165.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (07). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In FERREIRA, Alvaro et al (Org.). Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano - rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

LIRA, Pablo; JUNIOR, Adilson Pereira de Oliveira; MONTEIRO Latussa Laranja (org.). Vitória: Transformações na Ordem Urbana. Observatório das Metrôpoles. Letra capital. Rio de Janeiro. 2014.

LORA, Renata Morandi. Por Uma Construção da Mobilidade Urbana: Metodologia e Indicadores na Cidade de Vitória-ES. Vitória. 2012. Dissertação de Mestrado. UFES.

MANZAGOL, C. Lógica do Espaço Industrial. São Paulo. DIFEL. 1985. MARIANA, Aguiar. Mudanças no Litoral em 38 anos. Jornal A Tribuna. Vitória, ES, 2 de novembro de 2011.

MARX, Karl. O Capital: O processo global da produção capitalista. Tomo 2 (Parte Segunda). Tradução Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultura, 1988. Vol. V. Livro Terceiro. In: ZANOTELLI (c), Cláudio Luiz. A expansão de polos industriais no litoral sul do Espírito Santo, o caso de Anchieta. 2014. No prelo.

MATTOS, Rossana. Expansão urbana, segregação e violência. Um estudo sobre a Região Metropolitana da Grande Vitória. Dissertação de Mestrado. EDUFES. Vitória, 2011.

MATTOS, Sonia Missagia. Anchieta Nosso Patrimônio. Editora da UCG. Goiânia, 2006.

MENDONÇA, E. M. S.; GOLTARA, G. B. Transformação do uso do solo e conflito no litoral de Anchieta - ES. In: XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2012, Porto Alegre. Anais do XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012. v.1.

- MINAYO, M. C. de S. (Org.). Pesquisa social: teoria método e criatividade. 17ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. 80 p.
- MORAES, C. Geografia do Espírito Santo. Vitória: Fundação cultural do Espírito Santo, 1974.
- MORAES, ACR. Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil. Elementos para uma Geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Edusp. 1999.
- MOURA, Rosa. Estatuto da Metrópole: Enfim, Aprovado! Mas o que Oferece à Metropolização Brasileira?. Observatório das Metrópoles. 2015. pg 01-15.
- MOURA, Rosa.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. de Freitas. Movimentos pendulares e perspectiva de pesquisas em aglomerados urbanos. São Paulo em Perspectiva, v.19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.
- NEVES, Luiz. G. S. História, Geografia e Organização Social e Política do Município de Anchieta. Prefeitura Municipal de Anchieta. Administração 1993-1996. Vitória: Brasília Editora Ltda, 1995.
- NEPO, EMPLASA. O fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do Estado de São Paulo: uma visão a partir das quatro Regiões Metropolitanas oficiais. Relatório de Pesquisa. Campinas. 2013.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Regiões Metropolitanas do Brasil. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. 2010.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Evolução da Frota de Automóveis e Motos no Brasil 2001-2012 (Relatório 2013). IPEA. Rio de Janeiro. 2013.
- OLIVEIRA, Gilson Batista de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. Rev. FAE, Curitiba, v.5, n.2, p.3-48, maio/ago. 2002.
- PARIS, D. Gouvernance des territoires, métropolisation et développement régional. In DOLEZ, B. et PARIS, D. Métropoles en construction. Territoires, politiques et processus. Paris: L'Harmattan, 2004.
- PRADO JR., Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Companhia das Letras, 2011 [1942].
- PEREIRA, Rafaela H. Moraes Pereira; FURTADO, Bernardo Alves (org). Dinâmica Urbano-Regional: Rede Urbana e suas Interfaces. IPEA. Brasília. 2011.
- PERROUX, François. A Economia do século XX. Porto: Herder, 1967.

PERROUX, François. O conceito de polos de crescimento. In: Schwartzman, Jacques. Economia regional: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977.

PETROBRÁS S/A. Petrobrás inaugura unidade de tratamento de gás no Espírito Santo. Disponível em:

<http://fatosedados.blogspotpetrobras.com.br/2010/10/26/petrobras-inaugura-nova-unidade-de-gas-no-espírito-santo/>. Acesso: 05/12/2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA / Secretaria de Desenvolvimento da Cidade. Plano Diretor Municipal de Anchieta. Prefeitura Municipal de Anchieta, 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA. Dados Socioeconômicos, Potencialidades & Oportunidades. Anchieta. 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes (PlanMob). Anchieta. 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA. Fluxo de Veículos Oficiais para a RMGV. Secretaria de Infraestrutura. Anchieta. 2016.

Dados Socioeconômicos, Potencialidades & Oportunidades

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANCHIETA. Prefeito apresenta aos vereadores real situação financeira de Anchieta. Anchieta. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Cidadão-ISS. Disponível: http://www.vitoria.es.gov.br/cidadao/issqn#a_oqueeissq. Acesso em: 27/03/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Cidadão-IPTU. Disponível: <http://www.vitoria.es.gov.br/cidadao/iptu> . Acesso em: 27/03/2017.

PORTAL 27. Paralisação da Samarco já afeta o comércio de Anchieta. 2015. Disponível em: <http://www.portal27.com.br/paralisacao-da-samarco-ja-afeta-comercio-de-anchieta/>. Acesso em 19/08/2016.

PORTAL 27. Guarapari pode sofrer impacto de R\$ 12 milhões com paralisação da Samarco. Disponível em: <http://www.portal27.com.br/guarapari-pode-sofrer-impacto-de-r-12-milhoes-com-paralisacao-da-samarco/>. Acesso em 21/02/2017.

PORTAL 27. Mais de 200 funcionários demitidos por terceirizada na Samarco. Disponível em: <https://www.portal27.com.br/mais-200-funcionarios-demitidos-por-terceirizada-da-samarco2/>. Acesso em: 20/01/2017.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira. Turismo e desenvolvimento socioespacial. Reflexões sobre a experiência do agroturismo no estado do Espírito Santo. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia. São Paulo, 1998.

PRÓ-MÍDIA. Rodovia do Sol Sentido Centro de Anchieta. Disponível em: <http://www.promidia.etc.br/site/index.php?pagina=17&estados=8&cidade=1752>. Acesso em: 06/05/2017.

PRÓ-MÍDIA. Entrada de Piúma. Disponível em: <http://www.promidia.etc.br/site/index.php?pagina=17&estados=8&cidade=1906>. Acesso em: 06/05/2017.

RAINHA, Jamila. Articulação de interesses entre setor privado e poder público: o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação e o Governo do Estado do Espírito Santo. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós – Graduação em Ciências Sociais / UFES. Vitória, 2012.

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS em 31 de Dezembro de 2014. Disponível: <http://www.samarco.com/wpcontent/uploads/2015/11/Relatorio-da-Administra-o-e-Demonstra-es-Financeiras-20141.pdf.2014>. Acesso em: 21/08/2016.

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS em 31 de Dezembro de 2015. Disponível: <http://www.samarco.com/wpcontent/uploads/2016/11/Relatorio-da-Administra-o-e-Demonstra-es-Financeiras-20141.pdf.2015>. Acesso em: 21/08/2016.

RAVENSTEIN, E. "The Laws of Migration". Londres. 1885.

REVISTA FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS CAPIXABAS.AMUNES.Aequus Consultoria. V.22. Vitória. 2016.

REVISTA FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS CAPIXABAS.AMUNES.Aequus Consultoria. V.23. Vitória. 2017.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. O fato metropolitano - enigma e poder. In: etc, espaço, tempo e crítica. Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas. 01º de Setembro de 2007, nº 2 (5), vol. 1.

RODOSOL(a). Rodovia do Sol também terá Corrida. Disponível em: <http://www.rodosol.com.br/blog/2015/04/terceira-ponte-tera-pista-interditada-para-corrida-da-policia-militar-neste-sabado-2504.html>. Acesso em: 01/05/2017.

RODOSOL(b). Fluxo Mensal de Veículos. Vitória.2017.

ROSA, Joilton Sergio. Empresa e Município: O Papel da Samarco Mineração na Reestruturação Socioeconômica de Anchieta-ES.Rio de Janeiro.2006. Dissertação de Mestrado em Geografia.Universidade Cândido Mendes.

SAMARCO S.A. Sugestão de termo de referência específico para elaboração do eia – estudo de impacto ambiental e rima – relatório de impacto ambiental do projeto de instalação da 4ª usina de pelotização em ponta Ubu. Vitória, Abril 2008.

SAMARCO S.A. Relatório de Atendimento Condicionante 53 Licença de Instalação da Quarta Usina de Pelotização.Achieta.2012.

SANTOS, Ângela Moulin S. Penalva. Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 2005.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editor Hucitec, 1996.

SANTOS, M; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI. 2000.

SEDU/SEPLAN. Projeto Censo Escolar / Pesquisa socioeconômica: Dados Básicos sobre Migração, Emprego, Renda, educação e Habitação. Vitória.1977.

SEFAZ-ES. ICMS.Disponível em: <http://www.sefaz.es.gov.br/LegislacaoOnline/lpext.dll?f=templates&fn=main-h.htm&2.0>. Acesso em: 07/04/2017.

SERENG ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA, MOVIMENTO EMPRESARIAL ESPÍRITO SANTO EM AÇÃO (ESEA), GOVERNO DO ESPÍRITO SANTO. Entendimento de escopo do polo Industrial e de Serviços de Anchieta. 19 de novembro de 2007.

SERENG ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA. Plano Diretor do Polo Industrial e de Serviços e Projeto Básico Urbanístico. Anchieta. 2008.

SOUZA, Emílio Petri. Imigração Italiana em Anchieta-ES: Caracterização e Contribuições para o Desenvolvimento Local. PPGG.UFES. 2014. Dissertação de Mestrado.

SOUZA, Eudes Peopoldo. A Metropolização Como Negócio: Conceitos e Determinações Emergentes do Processo de Transição da Urbanização à Metropolização. In: VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales. São Paulo. p.1-14. 2014.

TEMPO NOVO. Samarco Parada tira R\$350 milhões e 400 empregos da Serra. Disponível em: <https://www.portaltenponovo.com.br/samarco-parada-tira-r-350-milhoes-e-400-empregos-da-serra/>. Acesso: 14/09/2016.

TEMPO NOVO. Volta da Samarco em 2017 pode aliviar sufoco da Serra. Disponível em: <https://www.portaltenponovo.com.br/volta-da-samarco-em-2017-pode-aliviar-sufoco-da-serra/>. Acesso em: 11/04/2017.

TEMPO NOVO. Serra perde mil empregos após um ano sem Samarco. Disponível em: <https://www.portaltenponovo.com.br/serra-perde-mil-empregos-apos-um-ano-sem-samarco/>. Acesso em: 11/04/2017.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. In A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos (Org: ARANTES, O; VAINER, C e MARICATO, E.). Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2000, p.75-104.

VENERANO, Adauto Beato. Gestão metropolitana no Brasil. Estudo de caso: Região Metropolitana da Grande Vitória. Dissertação de Mestrado em Geografia, UCAM/RJ, 2007.

VIEIRA, G. B. B. Transporte Internacional de Cargas. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

YIN, Robert R. Estudo de caso: planejamento e métodos. 2. Ed. Bookman. Porto Alegre, 2001.

ZANOTELLI (a), Cláudio Luiz. A renda da terra na Região Metropolitana da Grande Vitória-ES.2014.Disponível em:
<https://confins.revues.org/9738?lang=pt>. Acesso em: 20 de Julho de 2016.

ZANOTELLI (b), Cláudio Luiz. O complexo industrial de Anchieta no litoral Sul do Espírito Santo e os latifúndios empresariais.2014.No prelo.

ZANOTELLI (d), Cláudio Luiz.Cidades, Indústrias e os impactos do desenvolvimento brasileiro. Cadeia do petróleo e impacto na Região Metropolitana de Vitória. In:BARROS, Joana; SILVA, Evanildo Barbosa;DUARTE, Livia(Org). Cadernos de Debate 3 .FASE. 1º edição. Rio de Janeiro.2014.p.59-74.

ANEXO I**Roteiro para Entrevistas - Anchieta**

Membro da Prefeitura

Nome: _____

Homem () Mulher () Data: ____/____/2016)

Município: _____

Bairro: _____

Telefone: _____

Idade : _____ Estado Civil: _____

1) Há quanto tempo mora no lugar acima citado?

a) () Sempre morei.

b) () Moro há _____ anos.

2) Função? Onde trabalha? Há quanto tempo?

3) Qual a importância da Samarco para a economia local?

Cont

4) Como a paralisação e as férias coletiva dada a Samarco aos seus trabalhadores prejudicou a economia de Anchieta?

5) Quais impactos diretos e indiretos e como eles afetaram as finanças de Anchieta? Houve queda na arrecadação?

Membro do Sindicato

Nome: _____

Homem () Mulher () Data: ____/____/2016)

Município: _____

Bairro: _____

Telefone: _____

Idade : _____ Estado Civil: _____

1) Há quanto tempo mora no lugar acima citado?

a) () Sempre morei.

b) () Moro há _____ anos.

Cont

2) Função? Onde trabalha? Há quanto tempo?

3) Como a paralisação e as férias coletivas dadas pela Samarco aos seus trabalhadores prejudicou a economia de Anchieta?

4) Como está a relação entre funcionários e a empresa a respeito dos pagamentos, demissões, incertezas?

5) Em relação as notícias de demissões, como o sindicato e a empresa estão procedendo? Há um número definido entre terceirizados e efetivos a serem demitidos?

Cont

Comerciante

Nome: _____

Homem () Mulher () Data: ____ / ____ /2016)

Município: _____

Bairro: _____

Telefone: _____

Idade : _____ Estado Civil: _____

1) Há quanto tempo mora no lugar acima citado?

a) () Sempre morei.

b) () Moro há _____ anos.

2) Localização:

Tipo de comércio/serviços: _____

Número de empregados: _____

Faturamento: _____

Número de clientes por semana/mês? _____

Relação com a Samarco se houver? _____

3) Função? Onde trabalha? Há quanto tempo?

4) Percebeu mudanças depois do fechamento da Samarco no comércio e serviços locais??

ANEXO II

Prefeitura Municipal de Anchieta RELATÓRIO RESUMIDO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA DEMONSTRATIVO DA RECEITA CORRENTE LÍQUIDA ORÇAMENTO FISCAL E DE SEGURIDADE SOCIAL 1º SEMESTRE DE 2016 - JANEIRO A JUNHO DE 2016										
RREO – ANEXO 3 (LRF, Art. 53, inciso I)										
ESPECIFICAÇÃO	EVOLUÇÃO DA RECEITA REALIZADA NOS ÚLTIMOS 12 MESES									
	JUL/2015	AGO/2015	SET/2015	OUT/2015	NOV/2015	DEZ/2015	JAN/2016	FEV/2016	MAR/2016	ABR/2016
RECEITA CORRENTES (I)	28.108.354,99	24.761.247,86	24.229.381,57	30.986.570,52	24.035.780,76	25.162.720,33	22.432.715,18	21.429.613,47	21.012.812,25	20.419.571,33
Receita Tributária	4.435.919,99	3.297.831,90	2.919.301,42	2.810.722,27	2.861.634,30	2.344.685,25	1.436.916,85	1.251.916,95	1.604.370,43	1.240.622,15
IPTU	991.775,84	94.979,03	113.467,11	66.009,48	35.137,40	31.249,33			204,68	39.246,12
ISS	2.615.945,43	2.601.492,16	2.193.939,94	2.067.670,17	2.259.544,80	1.912.263,74	1.058.767,51	747.746,39	803.520,71	795.894,73
ITBI	93.385,24	51.822,92	115.717,46	91.027,33	48.220,09	82.782,88	23.970,00	37.738,00	282.163,32	88.953,80
IRRF	524.062,03	508.854,58	460.353,07	533.433,89	475.220,84	264.571,31	196.207,38	207.525,81	240.223,46	111.800,25
Outras Receitas Tributárias	210.751,45	40.683,21	35.823,84	52.581,40	43.511,17	53.817,99	157.971,96	258.906,75	278.258,26	204.727,25
Receita de Contribuição	661.070,62	674.360,81	652.901,55	664.262,97	682.580,25	197.769,78	187.432,68	162.992,84	310.883,70	37.410,83
Receita Patrimonial	2.132.408,00	3.168.483,34	3.114.452,09	3.157.464,27	2.891.177,42	3.110.844,59	1.559.982,44	1.814.778,10	1.404.739,12	1.100.496,85
Receita Agropecuária										
Receita Industrial										
Receita de Serviços										
Transferências Correntes	16.959.219,04	17.450.958,54	17.308.144,77	24.169.559,39	17.424.875,64	18.450.996,57	19.028.787,27	17.955.756,29	17.485.001,61	17.733.137,71
Cota-Parte do FPM	1.187.669,04	1.174.195,93	978.934,46	1.114.189,65	1.258.007,58	2.127.207,88	1.373.341,51	1.719.225,02	1.044.289,26	1.241.435,64
Cota-Parte do ICMS	13.104.744,07	13.466.091,05	13.311.145,04	18.940.100,26	13.070.333,36	12.867.214,88	15.296.388,18	14.135.301,61	13.816.434,94	13.356.536,53
Cota-Parte do IPVA	106.776,95	73.861,17	51.172,62	39.667,06	39.068,59	31.758,19	48.241,24	58.014,74	115.234,32	336.128,66
Cota-Parte do ITR	565,16	304,22	2.639,93	32.892,25	14.773,27	661,41	820,17	215,45	165,75	324,62
Transferências de LC 87/1996	118.570,92	118.570,92	118.570,92	118.570,92	118.570,92	118.570,92	130.313,70	130.313,70	130.313,70	130.313,70
Transferências de LC 61/1989 (COTA PARTE DO IPTU)							424.280,52	327.673,23	319.912,34	328.257,07
Transferências do FUNDEB	1.467.154,11	1.503.657,60	1.533.515,57	2.005.663,87	1.310.118,63	1.864.769,32	1.523.346,46	1.380.402,79	1.822.561,08	1.532.316,57
Outras Transferências Correntes	973.738,79	1.114.277,65	1.312.166,23	1.918.475,38	1.614.103,39	1.440.813,97	232.055,49	204.609,75	236.090,22	807.824,92
Outras Receitas Correntes	3.919.737,34	169.613,27	234.581,74	184.561,62	175.513,15	1.058.424,14	219.595,94	244.169,29	207.817,39	307.903,79
DEDUÇÕES (II)	3.381.364,43	3.485.779,73	3.407.295,61	4.556.419,97	3.414.317,32	2.945.636,86	3.375.058,83	3.212.659,26	3.025.236,99	2.811.427,94
Contribuição Plano de Previdência e Assistência Social do	511.027,72	515.527,76	506.261,13	503.642,32	509.844,81	48.902,68				
Contribuição do Servidor	511.027,72	515.527,76	506.261,13	503.642,32	509.844,81	48.902,68				
Compensação Financeira Entre Regimes de Previdência										
Dedução da Receita Para Formação do FUNDEB	2.870.336,71	2.970.251,97	2.901.034,48	4.052.777,65	2.904.472,51	2.896.734,18	3.375.058,83	3.212.659,26	3.025.236,99	2.811.427,94
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (III) = (I - II)	24.726.990,56	21.275.468,13	20.822.085,96	26.430.150,55	20.621.463,44	22.217.083,47	19.057.656,35	18.216.954,21	17.987.575,26	17.608.143,39

FONTE: Sistema de Administração de Finanças Públicas, Unidade Responsável: Gabinete Do Secretário De Fazenda, Emissão: 25/05/2016 , às 10:25:22

Fonte: Prefeitura Municipal de Anchieta (2016).

ANEXO III**UFES**

Centro de Ciências
Humanas e Naturais

Programa de Pós-Graduação
Mestrado em Geografia

TERMO DE CONSENTIMENTO DE USO DA ENTREVISTA

A pesquisa denominada O Município de Anchieta como Desdobramento da Expansão Urbana da Região de Vitória visa investigar como o município de Anchieta-ES está inserido na Região Metropolitana oficialmente instituída, como também determinar como a presença da empresa Samarco S/A influencia o território de Anchieta. Para isso, pretende-se entrevistar pessoas que desempenham atividades ligadas ao comércio local, a órgãos públicos do município e ao Sindimental (Sindicato dos Metalúrgicos do Espírito Santo), objetivando a coleta de informações para a pesquisa. Os dados dos depoimentos estarão sob sigilo ético e não deverão ser divulgados até o momento de publicação da pesquisa, de modo que ela não ofereça nenhum risco ao/a informante.

O pesquisador responsável é o mestrando Leonardo Martins Perozini, aluno do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo, que se compromete a esclarecer todas as dúvidas dos/as informantes, antes, durante e depois das entrevistas. Podendo ser contatado pelo telefone: (27) 99902-4106 e pelo correio eletrônico geoleografia@hotmail.com.

Eu, _____,
portador/a do documento _____, residente na
Rua _____

_____ Comunidade de _____, declaro
para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista para que seja transcrita,
analisada e utilizada, no todo ou em partes, no âmbito da pesquisa acima citada. Da mesma
forma, informo que a Universidade ficará com a guarda do material após o término da
pesquisa.

Eu, entrevistado (a), também informo que:

- () permito a citação do meu nome na redação final da pesquisa
() não permito a citação do meu nome na redação final da pesquisa.

Anchieta, _____ de 2016.

Entrevistado

Pesquisador Leonardo M. Perozini